Młody ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK P.O. „SŁUŻBA POLSCE”



Nr 4
CENA 30 ZŁ
KWIECIEŃ 1949

WESOŁA MARYNARSKA WIARA

(REPORTAŻ Z OLSZTYNA)

Zadudniły miarowe kroki na korytarzu Komendy Wojewódzkiej „SP" w Olsztynie. W budynku tym mieści się sala wykładowa i świetlica olsztyńskiego Oddziału Przysposobienia Marynarskiego.

W dniu wykładów korytarze Komendy zapełniają się dziarskimi postaciami i rozbrzmiewają wesołym śmiechem, bo chłopcy z Przysposobienia Marynarskiego mają się z czego cieszyć: nareszcie ich sny i marzenia o morzu będą mogły się ziścić.

— Będę marynarzem — myśli każdy z nich i dla dodania sobie powagi obciąga bluzę, poprawia kołnierz.

Radują się chłopcy, że już nie długo zobaczą morze i poznają jego urok; morze „ciągnie" i trudno temu, kto raz zakosztuje słonej wody i wiatru wypełniającego płótna żaglowców, wyzwolić się spod jego wpływu. Wiedzą jednak junacy — że do ciężkiej służby morskiej trzeba się należycie przygotować. Ma im to umożliwić ich koło przysposobienia marynarskiego.

Duża, jasna sala udekorowana flagami narodowymi robi miłe wrażenie. Na frontowej ścianie portrety Prezydenta i Marszałka, naprzeciw rysunki o tematyce morskiej.

Chłopcy z uwagą słuchają słów wykładowcy, który omawia szczegółowo stocznie i pracę stoczniową, zaglądając często do „Młodego Żeglarza" i posługując się rysunkiem stoczni.

Oddział olsztyński, liczący około 80 junaków, pracuje b. dobrze. Widać to po skupionych twarzach chłopców, po pytaniach zadawanych wykładowcy. W czasie repetycji odpowiadają rzeczowo, przeważnie „na ochotnika". Godzina wykładu szybko mija. Przerwa.

Od razu zmienia się nastrój na sali. Niknie powaga panująca podczas nauki; teraz kolej na wesoły śmiech i radość. Rozbawione grupki udają się na korytarz; w rozmowach między sobą, snują plany na przyszłość, dzielą się wrażeniami.

— Najbardziej cieszę się z tego — mówi Wincenty Bomba — że zostałem przyjęty do Koła. Urodziłem się w Zdołbunowie, gdzie pracował mój ojciec, który nawet nie mógł myśleć o umieszczeniu mnie w Szkole Morskiej. Ja nie wiedziałem jak morze wygląda, a cóż dopiero służba na nim. W zeszłym roku brat mój jechał na wycieczkę urządzoną przez Związek Samopomocy Chłopskiej i wziął mnie ze sobą. Pobyt nad morzem nic nas prawie nie kosztował. Brat mówił mi, że przed wojną chciał jechać do Gdyni, lecz nie mógł, ponieważ zabrakło mu pieniędzy. Nikt mu nie pomógł. Teraz co innego. Państwo, różne instytucje i związki ułatwiają ludziom pracy zwiedzenie naszego kraju.

Nad morzem było pięknie, chodziliśmy na plażę, do portu, a raz popłynęliśmy statkiem z Gdyni na Hel. Od tej pory myśl o pracy na morzu nie opuszczała mnie ani na chwilę. Postanowiłem wstąpić do Marynarki Wojennej i zostać artylerzystą. Nie wiedziałem tylko jak to zrobić. Dzięki „Służbie Polsce" będę mógł stać się marynarzem i obrońcą granic Polski Ludowej.

Nawet nie zauważyłem, że rozmowie naszej przysłuchuje się kilkunastu junaków. Zapytuję do jakiej szkoły morskiej chcą kandydować. Większość pragnie wstąpić do OSMW. Próbuję ich zastraszyć, mówię o trudnościach służby na morzu, o sztormach i ciężkiej pracy. Zapytuję, czy nie będą rozczarowani, gdyż nie każdy potrafi się do morza przyzwyczaić. Odpowiada mi wesoły śmiech gromady.

— Pracy się nie boimy, a zresztą nikt nie jest dzieckiem, każdy wie co robi.

Zbiórka na nowy wykład przerywa naszą rozmowę. Wracamy na salę.

Roboty linowe. Służbowy rozdaje liny. Każdy junak z uwagą śledzi ruchy instruktora. Pomylić się nie trudno, a węzeł musi być dobrze wykonany. Najpierw najłatwiejszy „płaski" Szybko migają palce, przeplatając końce lin.

— Janek! nie tą ręką — słychać szept z pobliskiej ławki — „babski" węzeł zrobisz.

Zawstydzony kolega szybko naprawia swój błąd. Węzeł „wyszedł" dobrze. Potem dalsze: „cumowy, wyblinka, bramszotowy, bosmański".

Tyle węzłów, tyle nazw...

Znajomość węzłów to jeszcze nie wszystko — mówi Inspektor Wyszkolenia Marynarskiego ob. Erециński — trzeba znać ich zastosowanie. Należy wiedzieć jak dany węzeł wiązać na palu, na pierścieniu itp. Nie jest to łatwe.

Repetycja. Nauka nie poszła na marne. Chłopcy pewnie i szybko wykonują polecone prace. Dużą pomocą w nauce jest plansza z najczęściej spotykanymi węzłami. Wyjątkowo trudne węzły rysuje się w powiększeniu na tablicy.

Wykłady zakończono. Junacy przechodzą teraz do świetlicy, gdzie czeka na nich lektura: książki, gazety, tygodniki. Przy małych stolikach zasiadają po dwóch, trzech, słuchają radia, grają w szachy lub warcaby.

Przyjemnie jest w „SP"-owskiej świetlicy. Junacy chętnie uczęszczają na zajęcia świetlicowe, wspólnie zorganizowali chór, który wziął udział w Akademii urządzonej w 4 rocznicę bitwy o Kołobrzeg. Wesoła trzynastka w pięknych mundurach, została serdecznie przywitana przez miejscowe społeczeństwo. Długo nie milknące brawa nagradzały każdą marynarską piosenkę. Na zakończenie Akademii przez salę popłynęły słowa Międzynarodówki.

Junacy olsztyńscy nie tylko uczą się, ale też pracują społecznie. Wiedzą oni, że być dobrym marynarzem to mało, trzeba także być świadomym obywatelem kochającym swą ludową ojczyznę i gotowym do wszelkich poświęceń dla niej. Wiedzą, że na ich barkach będzie spoczywać w przyszłości utrzymanie i rozbudowanie naszego od Elbląga po Szczecin siegającego Wybrzeża, którego odzyskanie okupione było krwią żołnierzy radzieckich i polskich. Zdają sobie sprawę, że tylko w warunkach władztwa ludu i rządów robotniczo-chłopskich, porty polskie mają możność swobodnego rozwoju. Większość z nich jest członkami ZMP. Wszyscy zaś mają ambicję znaleźć się w szeregach tej przodującej organizacji młodzieży polskiej.

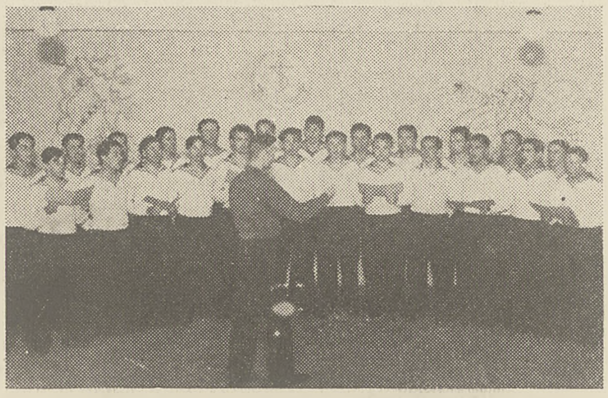
Chłopcy z Przysposobienia Marynarskiego w Olsztynie, będą na pewno wiernie służyć Polsce Ludowej.

Wube









NASZE ZWYCIĘSTWO!

Naszego dyrektora nazwaliśmy „dzięciołem" choć wątpię czy który z nas potrafiłby wyjaśnić dlaczego tak a nie inaczej. Otóż ów „dzięcioł" wyrzucił nas z krzykiem do domu gdy 1 maja 1936 roku przyszliśmy w ośmiu do gimnazjum w jaskrawo czerwonych krawatach. Była naturalnie potem straszna awantura. Nasi rodzice dużo upokorzeń przełknąć musieli i dużo godzin wystać w przedpokojach dyrektorskich nim „dzięcioł" ustąpił i pozwolił nam wrócić na gimnazjalną ławę.

Taka to była nasza pierwsza manifestacja pierwszomajowa: dziecinna jeszcze i nieświadoma istoty walki robotniczej ale szczera, mocno związana uczuciem z hasłami niesionymi ponad wzburzoną falą pierwszomajowych pochodów.

Z roku na rok manifestacje te rosły, tłum pod czerwienią sztandarów pęczniał, wzbierał na sile, potężniał. Rokrocznie również coraz większe i lepiej wyposażone kolumny policji uderzały na pierwszomajowe pochody, rozbijały je, masakrowały, wpychały do coraz pojemniejszych więzień.

Tak walczyli o prawo do godnego ludzi życia ci wszyscy, których władza pieniądza przemieniła w półniewolników, którym kazała żyć w brudzie przedmieść, upokorzeniu społecznego pariasa, w nędzy i ciemnocie, których okradała i ogłupiała. Tak walczyli o sprawiedliwość społeczną ludzie którym odebrano wszystko: prawo do szczęścia, do rozwoju, do kultury, których pozbawiano nawet prawa do pracy, których zamieniano w towar na rynku kapitalistycznym, w bezmyślne dodatki do maszyn, kilofów, łopat.

Dziś gdy w nowej Polsce, w ojczyźnie człowieka pracy wspominamy tamte ciężkie lata walki, ukoronowanej zwycięstwem, radość naszą z tego zwycięstwa i owców jego ciągle jeszcze tłumi myśl, że gdy w dziesiątkach tysięcy miast kapitalistycznego świata wyjdą w dniu 1 maja pochody robotnicze pod hasłami walki z ciągle jeszcze szalejącą tam krzywdą społeczną — raz jeszcze poleje się na bruk krew robotnicza; ale walka ta toczyć się będzie aż do zwycięstwa.

*

Dopiero piąty raz obchodzimy Święto Pracy w tej Polsce, której jesteśmy twórcami i gospodarzami. Dopiero pięć lat rządzi naszym krajem lud pracujący, ale jakże olbrzymia odległość dzieli nas od tamtej, sanacyjnej Polski krzywdy i wyzysku.

W trzy lata po wojnie nasza gospodarka zarówno przemysłowa jak i rolna przekroczyła przedwojenny poziom produkcji. W trzy i pół roku po wojnie, która wyniszczyła nas tak, jak żaden inny kraj na świecie, mogliśmy znieść całkowicie kartki żywnościowe i odzieżowe.

Szybkimi krokami zbliżamy się do przedterminowego wykonania ambitnego planu odbudowy — planu trzyletniego. Budujemy nowe, olbrzymie i najnowocześniej urządzone huty, fabryki metalurgiczne, chemiczne, energetyczne. Tworzymy w Polsce całe nowe gałęzie przemysłu, których nigdy u nas nie było. Budujemy statki morskie na własnych stoczniach. Stworzyliśmy sieć szkół wszystkich szczebli, do których droga stoi otworem dla każdego człowieka pracy.

W naszym kraju potężnieje i rozszerza się szlachetny ruch współzawodnictwa pracy. Rodzą się nowi ludzie, z których jest dumny cały naród. To bohaterowie pracy. To prawdziwi patrioci, którzy czynem dowodzą swej miłości do Ojczyzny.

W naszym kraju doszły do głosu wszystkie siły twórcze ludu, z którego masowo wyrastają wynalazcy i organizatorzy, naukowcy, artyści i kierownicy naszego przemysłu.

I przed 1939 r. nie brak było na pewno talentów w ludzie polskim — ale talenty te marnowały się — nie znajdując dla siebie możliwości rozwojowych. Demokracja Ludowa zlikwidowała Janków Muzykantów a stworzyła prawdziwych artystów.

Podnieśliśmy ponad wszystko inne godność człowieka pracy. Daliśmy mu nieograniczone możliwości rozwoju, doskonalenia się i awansu społecznego.

Wypędziliśmy z naszej ojczyzny bezrobocie i kryzys, karczujemy bezlitośnie spuściznę po kapitaliźmie. Tępimy resztki wyzysku człowieka przez człowieka. Wydaliśmy ostateczny bój analfabetyzmowi, biurokracji i marnotrawstwu.

W trzy i pół roku po strasznej wojnie opracowaliśmy olbrzymi plan rozbudowy — sześcioletni plan dobrobytu naszego społeczeństwa. Systematycznie krok po kroku podnosimy stopę życiową człowieka pracy. W czasie gdy na Zachodzie rośnie bezrobocie, dewaluuje się pieniądz, kurczą się zarobki i maleją racje żywnościowe, u nas każdy miesiąc obok nowych uruchomionych fabryk, obok setek elektryfikowanych i radiofonizowanych wsi, obok nowych dzielnic wyrosłych z gruzu, obok wzrostu kursów, szkół i uniwersytetów, obok nowych teatrów, bibliotek, muzeów i kin, obok uruchomionych dróg, mostów, linii kolejowych i basenów portowych przynosi dalszy wzrost stopy życiowej człowieka pracy, dalszy wzrost jego zadowolenia osobistego i obywatelskiego uświadomienia.

W naszym kraju rośnie wspaniałe, patriotyczne i świadome pokolenie młodzieży, która wnosi do pracy całego społeczeństwa swoje siły, umiejętności i swój entuzjazm budownictwa. W naszym kraju utrwala się i cementuje sojusz robotnika i chłopa pracującego, sojusz oparty mocno o wspólne cele zbudowania państwa szczęścia i dobrobytu, sprawiedliwości i radości życia.

Możemy być dumni, że obrachunek — dokonywany tradycyjnie w dzień Święta Pracy — wypada tak imponująco. Możemy być dumni z tych czterech lat naszej pracy. Są to owoce zwycięstwa słusznej sprawy, zwycięstwa w walce o władzę ludową, są to owoce przepędzenia z Polski jej ciemięzycieli — kapitalistów i obszarników — i ugruntowania w naszym kraju ustroju ludowego, — władzy robotnika, chłopa i inteligenta.

*

Radio, prasa, filmy — wszystkie środki amerykańskiej propagandy a za nią prasa i radio wszystkich rządów kapitalistycznych kupionych dolarowymi pożyczkami szantażują nas widmem nowej wojny.

Równocześnie chciwa łapa handlarzy śmierci sięga przez ocean do Europy, Afryki, Azji — chce schwycić za gardło cały świat i rzucić go na kolana.

Na ostatniej wojnie garstka multimilionerów amerykańskich zarobiła „tylko" 50 miliardów dolarów. Okazuje się że wojna to wcale intratny interes dla tych panów. Na pewno chętnie powtórzyliby tę „operację finansową" byle tylko nowych kilkadziesiąt miliardów można było znowu na tym zarobić. Tym bardziej, że coraz bardziej usuwa się grunt spod nóg tych ludzi — którzy handlują krzywdą, głodem i śmiercią.

To już nie te „dobre" czasy, kiedy propagandą, pałką policyjną i zręczną polityką można było ogłupić, sterroryzować a w rezultacie utrzymać w ryzach całe kontynenty. Dziś to się nie udaje nawet w koloniach. Dziś lud rozumie swoje położenie i umie skutecznie walczyć o swoje prawa,

Władcy dolarowego świata marzą o wojnie, by za jednym zamachem rzucić znowu narody na kolana, żeby zniszczyć zwycięskie państwo socjalizmu — Związek Radziecki jak też i państwa demokracji ludowej — a przy sposobności napchać swe kasy nowymi miliardami dolarów.

Ale narody świata wiedzą, co to wojna i w czyim interesie ma się ona toczyć.

Jesteśmy świadkami — jak na kuli ziemskiej wzrasta olbrzymi, gigantyczny obóz pokoju, na którego czele stoi Związek Radziecki. W obozie tym znajdują się obok siebie zjednoczeni wspólną wolą ludzie pracy wszystkich zawodów i wszystkich kolorów skóry. Ten obóz ludzi kochających wolność i pokój jest już dziś nieporównanie silniejszy od podpalaczy świata i ich służalców.

A siła jego rośnie z każdym dniem. Każde nasze osiągnięcie gospodarcze, każdy krok naprzód na drodze rozwoju, każde nasze wzmożenie wydajności pracy i każda oszczędność jest nowym wkładem w umocnienie tego światowego obozu pokoju.

I dlatego podpalacze wojenni nie śmią podłożyć ognia. I dlatego pokój zwycięża.

Już za kilkanaście dni na ulice miast całego globu ziemskiego wyjdą pierwszomajowe pochody pod czerwonymi sztandarami. Będzie to wielka manifestacja siły mas pracujących. Tych mas — które nie chcą wojny i do tej wojny nie dopuszczą!

Z. J.





SZKOŁA SPECJALISTÓW MORSKICH

Wielu z Was, młodzi Czytelnicy widziało nieraz naszych marynarzy. Niewielu jednak zwróciło uwagę, że młodsi podoficerowie i szeregowi Marynarki Wojennej noszą na lewym rękawie munduru, nad odznaką stopnia, dodatkowe nieznane zwykłym śmiertelnikom odznaki.

Jeśli się niektórym z nich przyjrzycie, zauważycie, że wyobrażają one jakieś dziwne koła zębate ze śrubami okrętowymi, kotwice, na których skrzyżowano armatnie lufy, chorągiewki, tajemnicze litery RT. Spotkacie też dwa skrzyżowane karabiny, lufę jakiegoś działa i samolotowe śmigło, a także dziwne urządzenie, przypominające swym wyglądem położoną na widełkach słuchawkę telefoniczną a będące właściwie rysunkiem dalmierza i inne.

Są to oznaki specjalności jakie ci marynarze posiadają, jakie wykonują w czasie swej służby w Mar. Woj. Specjalności tych jest wiele, a oto niektóre z nich: maszynista, artylerzysta pokładowy, motorzysta, sternik, sygnalista, torpedysta, radiotelegrafista, miner, strzelec morski, Zapytacie, gdzie się ci marynarze nauczyli swego „fachu", bo przecież nie w „cywilu"!

Zapewne, nauczyli się go w Marynarce Wojennej, choć nierzadko ich zawód cywilny pomógł im w lepszym i szybszym opanowaniu specjalności. Jest bowiem w każdej marynarce wojennej szkoła, która przygotowuje młodych marynarzy do służby, która zapoznaje ich ze wszystkimi tajnikami danej specjalności. W naszej Marynarce Wojennej taką szkołą jest właśnie Szkoła Specjalistów Morskich.

Chcielibyście zapewne dowiedzieć się, czego i jak uczą się kursanci w SSM-ie (tak w skrócie nazywa się ta szkoła). Wyobraźcie więc sobie, że znajdujemy się na terenie jednej z kompanii szkolnych i że przyjrzymy się tu jej życiu i przygotowywaniu marynarzy do niektórych specjalności.

*

Ranek. Przed kilkunastoma minutami służbowy odgwizdał pobudkę. W salach sypialnych pusto, gdyż kursanci są właśnie na porannej gimnastyce. Idziemy pustym korytarzem spoglądając na umieszczone na drzwiach napisy: pluton torpedystów, pluton sygnalistów, pluton radiotelegrafistów, artylerzystów. Nazwy mówią same za siebie.

Jeszcze kilkanaście minut i oto kompania za kompanią udaje się na śniadanie. Na salach pozostają tylko służbowi. Wszędzie widać ład i czystość. Starannie zasłane łóżka bieleją równo ułożonymi zagłówkami. Porządek wzorowy!

A oto i kompanie wracają; chwilowy gwar zapełnia znów sale sypialne, nie na długo jednak, bo już niewiele czasu pozostało do rozpoczęcia normalnych zajęć. Kompanie rozejdą się do sal i gabinetów, kursanci pochylą się nad zeszytami i eksponatami...

— Uwaga! Postawa semaforowa! Rozpoczynamy! — pada komenda instruktora. Długie rzędy młodych marynarzy w ćwiczebnych mundurach zastygły ze skrzyżowanymi u dołu chorągiewkami, oczekując sygnału rozpoczęcia zbiorowej nauki sygnalizacji, teraz już praktycznej, po wyuczeniu się wszystkich koniecznych alfabetów i wiadomości teoretycznych.

— „P" ... „O" ... „L" ... „S" ...

Powoli, z uwagą wykonują sygnaliści poszczególne ruchy. Litera biegnie za literą, tworząc wyraz „Polska".

— „N"...„A"...„M"...„O"...„R"...„Z"...„U"

— Pamiętać, że „morze" pisze się przez „rz" a nie przez „ż" — podpowiada instruktor.

— Uwaga dalej...!

Dziś wszystko to odbywa się jeszcze bardzo powoli, trochę niezdecydowanie. Niekiedy ręce „puchną" z wysiłku, ale żaden z ćwiczących nie pokazuje tego po sobie, aby się nie narazić na kpiny kolegów.

Za tydzień, dwa lub trzy chorągiewki będą naprawdę migały, sypiąc litery i zdania, jak z rękawa, bezbłędnie i bez wahania. Później, gdy młodzi sygnaliści pójdą na okręty, ta praktyka przyda się, „jakby na drodze znalazł". Bo sygnalista nie może „nawalić", nie może zawieść w decydującym momencie. Dlatego też jest on tak ważną osobą na pokładzie...

*

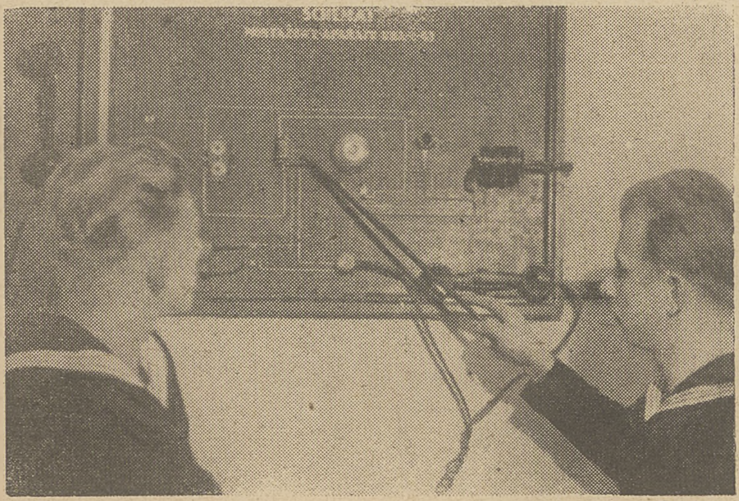
W budynku obok znajduje się olbrzymia hala, w której pełno tajemniczych aparatów i urządzeń. Stoją tam — na specjalnych podstawach — jakieś dziwne kule z długimi kolcami, jakieś dziwne rury, jakieś pływaki o kształcie samolotowego kadłuba. To sala do zajęć praktycznych dla torpedystów i minerów, a te dziwne przyrządy i przedmioty, to części torped, min, trałów, które zarówno torpedyści jak i minerzy muszą znać na pamięć. Tu właśnie można się najlepiej zapoznać z poszczególnymi częściami skomplikowanych i precyzyjnych urządzeń.

Są tu więc powietrzno-spalinowe motory napędowe do torped, w kształcie gwiazdy i elektryczne. Są ich urządzenia sterowe z precyzyjnymi i ciekawymi urządzeniami. Do tych ostatnich należy żyroskop — automatyczny kontroler kierunku biegu torpedy.

Starszy marynarz Jan Piotrowski, syn robotnika cegielnianego z Włocławka, trzyma właśnie taki żyroskop w ręku, objaśniając kolegom jego działanie.

— Jest to serce torpedy. Od żyroskopu zależy, czy spełni ona swe zadanie, czy nie zboczy z kursu, nie minie celu. Robi on około 18 tysięcy obrotów na minutę i jest poruszany sprężonym powietrzem.

Szkoła Specjalistów Morskich: repetycję wiadomości o budowie telefonu polowego oraz wykład o pociskach artyleryjskich.





Dlatego też właściwe ustawienie kierunku biegu torpedy wymaga niezwykłej dokładności i wielkiej wprawy.

— W czasie ćwiczeń — kontynuuje st. mar. Piotrowski — można sprawdzać drogę biegu torpedy dzięki specjalnemu aparatowi, zwanemu indykatorem, który kreśli ją na wąskiej taśmie papieru.

Opodal rozsiadły się miny morskie. Widzimy wśród nich kuliste uderzeniowe i hydrostatyczne, magnetyczne i akustyczne. Tu też ulokowały się trały — urządzenia do wykrywania i niszczenia min — a na ścianach rozwieszono specjalne tablice z przekrojami i objaśnieniami działania poszczególnych urządzeń.

Kursanci, rozbici na niewielkie grupki, z zeszytami w rękach, śledzą każdy ruch wykładowcy, tłumaczącego nazwy i rolę poszczególnych części.

— St. mar. Kulasiewicz, powiedzcie mi, jak dzielimy miny morskie?

— Miny morskie dzielimy w zależności od rodzaju ich detonatora, lub sposobu ich stawiania. Gdy badamy różnice w wybuchu, dzielimy miny na uderzeniowe galwaniczne i uderzeniowe hydrostatyczne oraz na miny magnetyczne i akustyczne. Dwa pierwsze rodzaje mogą być stawiane z okrętów nawodnych, zwanych stawiaczami min, albo przez okręty podwodne, specjalnie do tego celu przystosowane, jakimi są np. nasze OORP „Ryś" i „Żbik". Pozostałe rodzaje stawiają zazwyczaj samoloty, zrzucając je ze spadochronem...

*

Idziemy dalej.

Niezbyt wielka sala, zastawiona stołami, na których widać aparaty telefoniczne i telegraficzne, różnego rodzaju radiostacje okrętowe i ich najważniejsze części. Obok wiszą tablice i schematy. To królestwo radiotelegrafii okrętowej.

Przy jednym ze stołów, pochylony nad telegraficznym kluczem, nadaje swój radiotelegram jeden z kursantów. W drugim końcu sali, za dużą radiostacją, tkwi ze słuchawkami na uszach jego kolega, odbierający nadawany tekst. Opodal niego rozłożono na stole poszczególne części skomplikowanej aparatury nadawczo-odbiorczej. Przyszli radiotelegrafiści oglądają tu i badają każdy zespół z osobna, słuchając objaśnień jego działania, najczęściej spotykanych uszkodzeń i sposobów ich usuwania.

— Pi... pi... pipi... pipi... pi... pipi... — słychać z małego głośnika. To jakiś bardziej zaawansowany kursant probuje odbioru normalnie pracującej stacji radiotelegraficznej. Jego ołówek szybko biega po kartce papieru, notując poszczególne znaki. Zacisnął usta i nie zważając na spływające po czole krople potu, stara się nadążyć z odbiorem za nadającym. Gdy mu się to wreszcie udaje, zadowolony ociera czoło i zabiera się do odcyfrowywania przyjętego tekstu. Niedługo zobaczycie go na okręcie, utrzymującego łączność z portem w czasie ćwiczeń...

*

Na stołach cały szereg różnych map morskich, a pochyleni nad nimi kursanci wykreślają podawane przez instruktora położenie okrętu. Inna grupka zapoznaje się przy pomocy rozwieszonych wokoło tablic z różnymi znakami nawigacyjnymi, morskimi i brzegowymi. W rogu sali, tuż przy oknie, przez które zagląda w tej chwili słońce, kilku kursantów usiłuje „złapać" je trzymanym w ręku sekstantem, aby określić swe położenie. Za chwilę grupki się zmienią inni marynarze wezmą do ręki sekstant.

Praktyczne przerabianie materiału jest najlepszym sposobem jego zapamiętania. Sternik okrętowy musi szczególnie dobrze wszystko umieć, musi szczególnie dokładnie wykonywać nakazane polecenia. Czuwa on przecież nad kursem okrętu na morzu. Nic więc dziwnego, że każdy z tych przyszłych sterników musi znać „po kolei i na wyrywki" całą nawigację szyperską, przepisy drogi, sygnalizację morsem i semaforem, musi umieć posługiwać się mapami morskimi, kompasem czy sekstantem. A nic przecież nie wskazuje na to, że marynarz z maleńkim czerwonym kołem sterowym na lewym rękawie posiada aż tak wielki zapas wiadomości. Wiadomo, sternik...

*

Przechodząc od budynku do budynku, z sali do sali, trafiamy wreszcie do artylerzystów. Siedzą w zwykłych szkolnych ławach, notując skrzętnie słowa wykładowcy. Przed nimi leży sprzęt: lufy dział przeciwlotniczych i morskich, poszczególne części urządzeń do kierowania ogniem, optyka artyleryjska. W drugim rogu sali ustawione szeregiem, stoją pociski najróżniejszych kalibrów, od smukłych, niepokaźnych 75-tek, do grubych, przysadzistych 406-milimetrowych „klusek" najcięższej artylerii morskiej. Tu też stoją łuski poszczególnych kalibrów, od najmniejszcyh, aż do tych grubych, sięgających wzrostu człowieka. Wszystkie te kalibry są obecnie używane w marynarkach wojennych i obowiązkiem artylerzysty jest umieć je rozpoznawać.

Szereg tablic ilustruje również przekroje poszczególnych pocisków, pokazując sposób ich budowy, rodzaj i rozmieszczenie materiału wybuchowego oraz rodzaj zapalnika. Mamy więc rysunki pocisków pancernych i zwykłych, kruszących, zapalających i szrapneli. Są pociski artylerii morskiej i przeciwlotniczej.

Wszystko to nie wyczerpuje jednak materiału szkoleniowego artylerzystów. Uczą się oni poza tym innych przedmiotów, bardziej ogólnych, objaśniających rolę i zadania artylerii morskiej.

Poznają więc rodzaje i kalibry dział morskich; przeciwlotniczych, teorię strzelania z tych dział, zapoznają się z przyrządami kierowania ogniem ze znakowaniem fabrycznym amunicji.

Zdziwicie się może, drodzy Czytelnicy, że jest tego materiału w każdej specjalności tak wiele do nauki. Zapewne, nie jest go łatwo opanować, ale też każdy marynarz, noszący na rękawie odznakę swej specjalności, bez względu na to, czy będzie to artylerzysta, motorzysta, miner, sygnalista lub sternik, zdobył ją własną usilną pracą i może być z tego naprawdę dumny.

*

Dzień ma się ku końcowi. Zajęcia już się dawno skończyły. Większość wolnych od służby marynarzy zapełniła świetlicę. Grają w szachy i warcaby, czytają książki i gazety, słuchają radia. Trzeba Wam bowiem wiedzieć, że SSM posiada jeden z najlepiej działających radiowęzłów w Marynarce Wojennej. W tej chwili z głośników płynie muzyka, ale nie rzadko przed jego mikrofonem produkuje się własny chór marynarski i orkiestra.

Niektórzy z marynarzy, zwłaszcza ci zaszyci w kąt sali, nie biorą udziału w rozmowach i grach. Rozłożyli książki i zeszyty, uczą się. Rozumieją znaczenie podnoszenia własnego poziomu wykształcenia, toteż chętnie korzystają z pomocy zdolniejszych kolegów, czy też dowódcy kompanii, odrabiając kilkuletnie niekiedy zaległości. Punktem honoru każdej kompanii, a szczególnie marynarzy ZMP-owców, stało się podnoszenie poziomu umysłowego mniej wykształconych kolegów . Toteż wyniki pracy samokształceniowej są coraz lepsze, coraz widoczniejsze, a marynarze coraz rozumniejsi, świadomsi swej pracy i zadań.

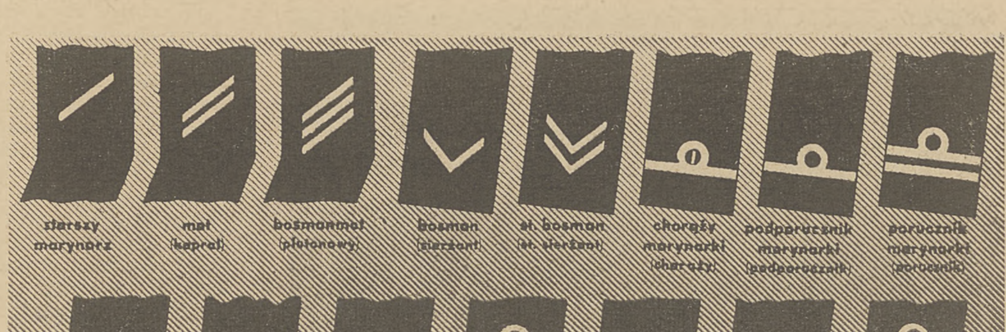
*

Kolacja, krótka pogawędka z przyjaciółmi, ostatni marynarski kawał, krótka opowieść urlopowicza o próbie zademonstrowania rodzince w kraju jak wygląda sztorm na morzu (patrz rysunek); głośne wybuchy zdrowego, marynarskiego śmiechu, towarzyszące opowieści, kończą pracowity dzień kursantów z SSM-u.



Jutro staną oni znowu do pracy. Będą się dalej zapoznawać z tajnikami artylerii, radia, czy sygnalizacji, będą się dalej uczyli o minach i torpedach, zgłębiali nowe nieznane im jeszcze mechanizmy i ich części, aby móc po opuszczeniu szkolnych murów powiedzieć: idziemy do swej pracy przygotowani, możemy ją wykonywać jak najlepiej dla dobra zaszczytnej służby obrońców polskiego Bałtyku.

ODZNAKI STOPNI PODOFICERSKICH i OFICERSKICH w MARYNARCE WOJ.



UWAGA CZYTELNICY: Tablicę specjalnosci zamieścimy w nastę pnym numerze.

KOMSOMOLCY PŁYNĄ w ŚWIAT

Odessa — to największy port radziecki na Morzu Czarnym. Na jej redzie spotyka się duże, oceaniczne statki różnych krajów i różnych bander. Dostawiwszy ładunki dla naszego gospodarstwa narodowego, odpływają one do portów obydwu półkul.

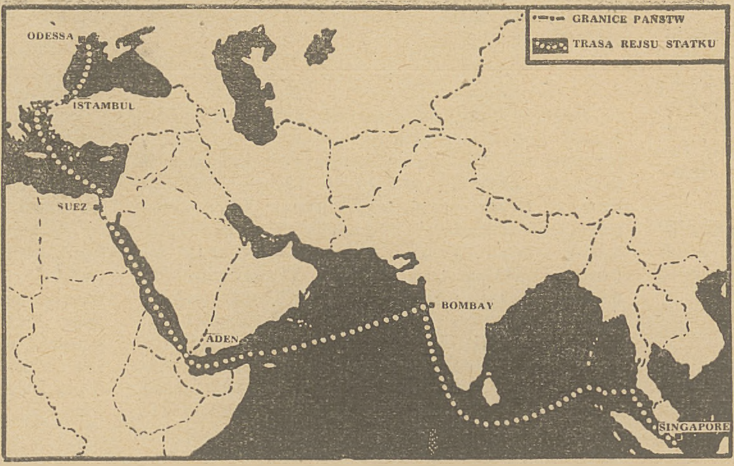
Oto i teraz obok nas, rufa przy rufie, stoi duży angielski statek. Dwa statki — dwa różne światy. Widzimy dobrze, jak idzie praca na angielskim parowcu, kto ją wypełnia i w jakich warunkach. Obowiązki marynarzy i palaczy w 90% spełniają tu „kolorowi ludzie" — Malajczycy. Anglicy stronią od nich, starają się z nimi nie zetknąć, mają przecież oddzielne kabiny, oddzielny stół. Za to Malaje mieszkają w ciasnych, brudnych, urągających podstawowym nakazom higieny pomieszczeniach.

Wychodzimy w dalekie, zaoceaniczne pływanie. Jeszcze pół godziny i statek nasz — oceaniczny parowiec „Wtaraja Piatiletka" („Druga Pięciolatka") — podniesie kotwicę. Na brzegu zostają rodziny naszych marynarzy. Czeka je długa, kilkumiesięczna rozłąka...

Przy dźwiękach tkliwej pieśni, nadawanej przez radiostację statkową, wspinają się po trapie młodzi komsomolcy, praktykanci szkoły morskiej; po raz pierwszy mają oni popłynąć na dalekie morza. Radośnie podnieceni, chciwie oglądają statek, lubując się jego śnieżnobiałymi, z komfortem urządzonymi kabinami. Ostrożnie stąpają po lśniącym pokładzie, z zachwytem śledząc pracę załogi.

Za kilka dni nowicjusze będą za granicą. Co ujrzą tam w dalekich, zamorskich, kapitalistycznych krajach?...

Tłusty, dobroduszny bosman ciepło wita młodzież. Stary, srogi żeglarz z wyglądu, szczodrze sypie wesołymi żartami i kawałami. Słynie on tutaj, jako opowiadacz ciekawych morskich historii.



Podniesiono trap. Statek drży od miarowej wibracji maszyn.

— Cumy oddać!...

— Wypływamy, rozpoczynając rejs na trasie: Odessa — Port Said — Bombaj — Penang — Singapore — Odessa.

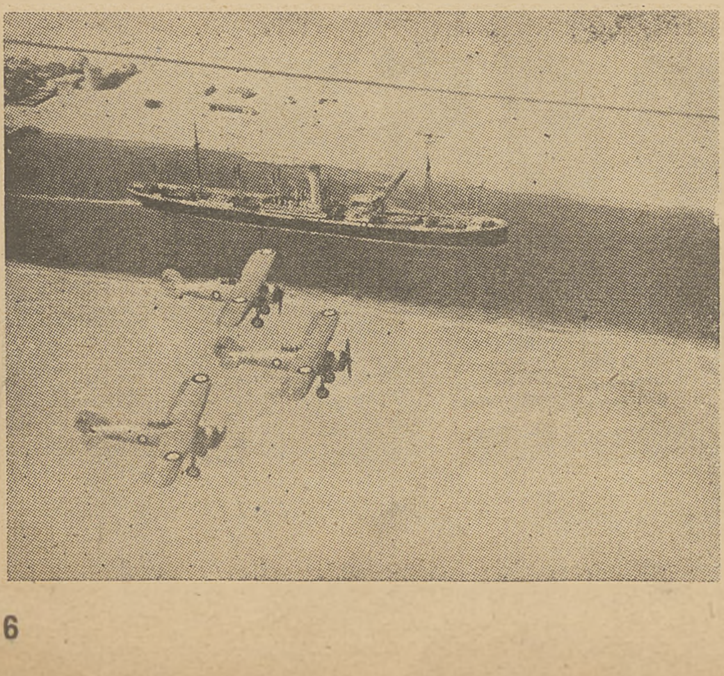
PORT — SAID.

Pierwszy postój w Port — Saidzie. Statki odbywające duże rejsy tranzytowe, muszą obowiązkowo przejść te — „wrota do Morza Czerwonego". Leży on co prawda na arabskim terytorium Egiptu, ale znajduje się w sferze wpływów Anglików i Francuzów. Toteż tu właśnie znajduje się centrum administracyjne Kanału Sueskiego.

Port-Said, położony u wejścia do kanału, jest pośrednią bazą, w której statki uzupełniają zapasy węgla i żywności w drodze do Indii, portów Dalekiego Wschodu czy Australii.

Upał. Słońce pali niemiłosiernie. W kabinach bez przerwy pracują wentylatory. Do statku podpływa szalupa. W niej jakiś handlarz natarczywie i krzykliwie proponuje ciężkie, skórzane nahajki. Kwiecistym stylem, na jaki stać tylko Arabów, reklamuje swój towar, objaśniając, że te nahajki biją ludzi „elastycznie", ale za to bardzo dotkliwie — nie zostawiając przy tym śladów!!!

W Kanale Sueskim. Brytyjskie samoloty nie pozwalają zapomnieć o tym, że jest to strefa wpływów angielskich.



— Anglicy i Amerykanie — krzyczy do nas handlarz — biorą je zawsze bardzo chętnie! Mój towar jest tu najlepszy, najbardziej poszukiwany!...

Znudził nas ten handlarz. Inny widok zajmuje teraz uwagę załogi. Niedaleko naszego statku skaczą ze swoich łódek do wody arabscy rybacy. Nurkują na dno i z czterosążniowej głębiny wybierają koszyczkami węgiel. Arabowie to doskonali nurkowie. Ryzykując życie wyciągają wegiel z dna morza, aby go potem sprzedać za marne grosze.

Centralna część Port-Saidu tonie w palmach. Wzdłuż równych, asfaltowych ulic wybudowano duże, białe domy. Za to część arabska — to wąskie, brudne uliczki i nędzne lepianki, to setki bezdomnych, półnagich ludzi, podobnych do szkieletów, proszących przechodniów o jałmużnę...

BOMBAJ.

Uzupełniwszy zapasy wody „Wtaraja Piatiletka" wzięła kurs na Morze Czerwone. Upał w kotłowni dosięgał 70°C. Palacze pracowali w spodenkach kąpielowych, ale utrzymywali odpowiednie ciśnienie pary w kotłach.

W zatoce adeńskiej, u wejścia na Ocean Indyjski, parowiec nasz trafił w pas południowo-zachodnich monsunów z towarzyszącymi im deszczami. Sztorm dosięgał 10° w/g skali Beauforta. Kocioł przestał pracować. Mechanik Progacki i palacz Mirszniczenko weszli do wygasłego paleniska, aby sprawdzić uszkodzenie. Ściany kotła promieniowały jeszcze czerwonym światłem. Nie zważając na niemożliwy żar i silne kołysanie, szybko naprawili kocioł. Komsomolec Wiktor Paskal przez cały czas burzy, stał bez przerwy przy kole sterowym i prowadził statek ściśle według kursu. Ciężkie fale przelewały się przez pokład, przewracały ludzi, ale nie zdołały ich zniechęcić do pracy i zmusić do opuszczenia stanowisk.

Bombaj — główny port na Oceanie Indyjskim, jest urządzony nowocześnie, toteż zatrzymywać się w nim mogą parowce o dowolnych zanurzeniach, zwłaszcza, że jest tu też dużo warsztatów okrętowych z nowocześnymi dokami włącznie.

I tym razem zwiedziliśmy dzielnicę biedoty. Zaduch i brud, wstrząsająca nędza. „Szczęśliwcy" mieszkają w skleconych na prędce bambusowych lepiankach. Ulice roją się od handlarzy, proponując smażoną rybę, kakao, banany, ananasy, orzechy pistacjowe, fistaszki, pomarańcze...

Hindusi rzadko jeżdżą tramwajami, autobusami czy trolleybusami, gdyż cena przejazdu jest dla nich za wielka. — Za tę sumę można przecież kupić garść ryżu i maleńki kawałek ryby. Widzieliśmy także wspaniałą dzielnicę radżów. Tutaj Hindusi — jak niewolnicy, kłaniają się jeszcze wszechmocnym, wielkim władcom.

Byliśmy w mieście wiele razy, ale nigdy jeszcze nie widzieliśmy tak przerażającej nędzy, takiej olbrzymiej ilości bezrobotnych. Jednego razu z tłumu zebranego na nadbrzeżu wybiegła chuda koścista kobieta.

— Sop — Sop!*) — Krzyczała zdyszana.

Kobieta trzymała na rękach gołe dziecko. Oboje — kobieta i dziecko — byli pokryci grubą warstwą brudu. Matka prosiła o kawałeczek mydła, aby wykąpać malca. Jeden z naszych marynarzy dał jej kawałek mydła toaletowego. Chwyciła drogocenny dar z radością i zaraz uciekła.

Nasi oficerowie zwiedzili w Bombaju wystawę, poświęconą XXXI rocznicy Rewolucji Październikowej. Tu poznaliśmy się z miejscowymi studentami, którzy następnego dnia odwiedzili nas na statku. Ofiarowali oni kapitanowi album ze zdjęciami, obrazującymi epizoty walki postępowej młodzieży Bombaju z angielskimi kolonizatorami, oraz walki Hindusów o niepodległość swego kraju.

PENANG.

Wkrótce stanęliśmy do załadunku na redzie portu Penang na Malajach. Leży on na wyspie, którą zamieszkują Malaje, Chińczycy, Hindusi... — Ale prawdziwymi władcami wyspy są Anglicy, rządzący despotycznie miejscową ludnością.

Podczas wędrówek po mieście, zaszliśmy do jednego z magazynów. Gdy spostrzeżono, że jesteśmy obywatelami radzieckimi, magazyn szybko zapełnił się Malajami i Chińczykami. Tłum ludzi zebrał się też na ulicy. Wszyscy chcieli się dowiedzieć prawdy o Związku Radzieckim. Zarzucili nas dziesiątkami pytań. Malajowie odprowadzili nas aż do burty statku. Dwóch malajskich tragarzy przypadkowo zajrzało do „czerwonego" kącika naszego parow-

*) Zniekształcony wyraz angielski soap (wymawiać soup).

ca. Spostrzegłszy na ścianach portrety, na kilka chwil zastygli w niemej ciszy. Czerwony kącik zapełnił się smagłymi ludźmi. Z ust ich padały dwa słowa: — Stalin!... Lenin!...

Poniżeni, przygnieceni ciężkimi warunkami pracy, malajscy tragarze portowi, przepełnieni uczuciem bezgranicznego szacunku do wodzów ludzi pracy całego świata, skupili się przy portretach Stalina i Lenina, podnosząc w górę ręce...

SINGAPORE

Ostatnim portem w marszrucie „Wtaroj Piatiletki", było Singapore, które witało nas niebem koloru lila, błękitem wody i niemożliwie upalnym powietrzem.

Masa łódek otoczyła nasz, stojący na redzie, statek.

— Pliz, bot**)... — proponowali nam swe usługi Malaje i Chińczycy. Wielu z nich cierpliwie stało cały dzień w pobliżu statku w nadziei otrzymania jakiejkolwiek pracy.

Popłynęliśmy szalupami do portu.

Wzdłuż ulic ciągną się ścieki otwartej kanalizacji, na brudnej jezdni leżą porzucone skórki bananów, łupiny orzechów kokosowych, ananasów... Widzi się tu także wielu policjantów. Białe serdaki, krótkie spodenki i korkowe hełmy — to ich strój. Gumowe pałki w rękach — to oznaka ich władzy.

Singapore okrążone jest zielonymi wysepkami. Na nich rozlokowały się angielskie bazy wojenno-morskie, strzegące tu imperialistycznych „interesów" swego rządu.

Na Malajach niespokojnie. W mieście — przy komisariacie — marynarze nasi zauważyli plakaty z fotografiami i tekstem w języku angielskim. Były to fotografie schwytanych w górach półwyspu Malakka i skazanych na śmierć uczestników ruchu partyzanckiego, oraz nieuchwytnych wybitnych partyzantów. Singaporskie władze obiecywały wysokie wynagrodzenie temu, kto wskaże miejsce ich pobytu, lecz mimo wysokiej ceny nikt się nie zgłasza.

W górach toczą się nieprzerwane boje, w których Anglicy stosują przeciwko partyzantom czołgi i samoloty.

Singapore to duże, nowoczesne miasto. Liczne ogrody i palmowe gaje dodają mu uroku. Ulicami części europejskiej spoceni kulisi ciągną riksze z rozpartymi w nich Anglikami. Natomiast w chińskiej i malajskiej dzielnicy, widać nędzne jednopiętrowe domki bambusowe. Ryż i woda — to zwykłe pożywienie ich mieszkańców, kolorowych robotników.

W porcie widzieliśmy, jak pewien Chińczyk przyniósł niewielką puszkę od konserw, w której był obiad dla... 70 ludzi. Toteż Malajowie pracujący w porcie na dwie zmiany, zajmują się także drobnym handlem, aby jako-tako wyżyć.

Parowiec „Wtaraja Piatiletka" przyjmował w Singapore ładunek, przeznaczony dla Odessy. Po załadowaniu wzięliśmy kurs na nasz port macierzysty. Załoga, która przyłączyła się do wszechzwiązkowego socjalistycznego współzawodnictwa wypełnienia powojennej pięciolatki w cztery lata, dokładała wszelkich starań, aby zobowiązanie wypełnić.

DO DOMU

W drodze powrotnej, na Oceanie Indyjskim, schwycił nas północno - wschodni monsun wiejący z kontynentu i niosący masę piasku. Piasek opadający na pokład, nie był przyjemny. Ale mieliśmy też innych „gości": latające ryby. Te były mile widziane.

Pewnego dnia, byliśmy już wtedy na Morzu Czerwonym, wszyscy wybiegli na pokład. Horyzont przedstawiał fantastyczny widok. Ujrzeliśmy poprzewracane statki, góry, daleką zatokę... Wskutek refrakcji przed wschodem i zachodem słońca, promienie załamują się, dlatego też wszystkie przedmioty na horyzoncie przedstawiały się nam w odwróconym położeniu.

Mijały dnie i noce, przybliżaliśmy się do brzegów Ojczyzny. Z niecierpliwością czekaliśmy widoku rodzinnej Odessy. Wreszcie na horyzoncie ukazały się brzegi Fontana, a wkrótce potem reda i port odeski, a w końcu — kopuła miejscowej Opery.

Marynarze golą się, wkładają świąteczne ubrania, wyjmują z żelaznych szafeczek, przypominających ogniotrwałe kasy, najlepsze krawaty i kapelusze. W „czerwonym kąciku" ukazuje się nowy numer gazetki ściennej. Jeden z artykułów mówi o tym, że statek „Wtaraja Piatiletka" otrzymał we współzawodnictwie pierwszą nagrodę i przechodnią czerwoną flagę za wypełnienie planu ładunkowo - przewozowego. Statek przeszedł 14 tys. mil, a jego załoga nie tylko ukończyła terminowo okresowy remont maszyn, ale przyczyniła się walnie do przewiezienia 69.700 ton ładunku. W czasie rejsu przekroczyliśmy planowaną szybkość 9,2 węzła idąc stale ze średnią szybkością 9,5 węzła. Specjalnie odznaczyli się tu komsomolcy, toteż zostali oni wpisani na tablicę honorową.

Przyprowadziliśmy statek do Odessy w doskonałym stanie, oszczędziwszy państwu dziesiątki tysięcy rubli pomimo, że robota nasza prowadzona była w ciężkich warunkach, podczas strasznego tropikalnego upału, dochodzącego do 65°C.

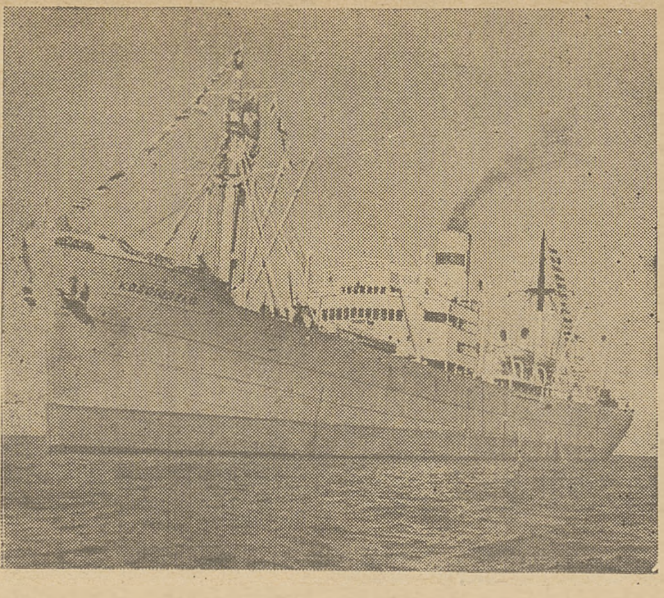
Oto jesteśmy w Odessie. Potężne dźwigi wyciągają z ładowni różne towary. Statek oblegają reporterzy, fotokorespondenci, robotnicy portowi, żony, przyjaciele i towarzysze marynarzy. Byliśmy przecież ponad trzy miesiące poza granicami ojczyzny. — Toteż każdy z nas pragnie jak najprędzej znaleźć się w domu, zobaczyć kochane miasto.

Niedługi odpoczynek w porcie — i oto znów wychodzimy na dalekie morza, na nowy długi rejs.

W. KOZŁOW

(Wokrug świeta, luty 1949)

**) Please, boat (proszę łódź).



(fot. A. Pluciński)

„Kościuszko" — piękna jednostka Polskiej Floty Handlowej, jedna z dziewiętnastu przekazanych przez Związek Radziecki w ramach odszkodowań wojennych.

DŁOŃ PRZYJACIELA

Dziwią Was może fotografie tych dwóch statków. Dlaczego je podajemy w tym „rybackim" numerze? Czy zamierzamy coś o nich napisać? Nie. Zamieszczamy je — dla przypomnienia. A co one mają nam przypominać? Bardzo ważną dla nas rzecz. 21 kwietnia mija cztery lata od podpisania oficjalnego polsko-radzieckiego paktu o przyjaźni i wzajemnej pomocy.

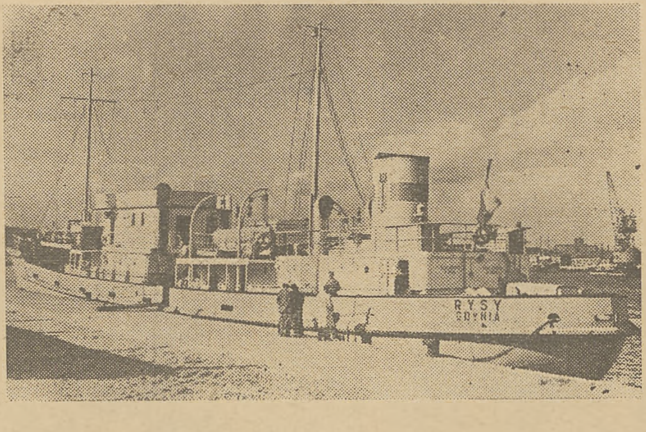
Przyjaźń między Polską Ludową a ZSRR została ugruntowana dużo wcześniej; a i pomoc była nam też udzielana przed podpisaniem paktu. Tej pomocy i przyjaźni zawdzięczamy powstanie odrodzonego Wojska Polskiego.

Oddziały I i II Armii Wojska Polskiego współdziałające — z Armią Radziecką — sforsowały w kwietniu 1945 r. Odrę i Nysę Łużycką.

Na odcinku morskim pomoc ZSRR też była duża. Oprócz wielu jednostek które Związek Radziecki dostarczył naszej Marynarce Wojennej — otrzymaliśmy też dużo statków dla Polskiej Marynarki Handlowej.

„Kościuszko", którego widzicie na fotografii u góry, jest jednym z wielu statków, które zostały przekazane przez ZSRR w ramach reparacji wojennych. A ten piękny zbiornikowiec „Rysy" — został podniesiony z dna morskiego przez ekipę radziecką — i oddany Polsce.

Pracujemy. Pracujemy coraz lepiej i wydajniej. Świadomość, że w pracy tej mamy potężnego przyjaciela w Związku Radzieckim, który nam zawsze poda pomocną dłoń — wzmagać powinna nasze wysiłki.



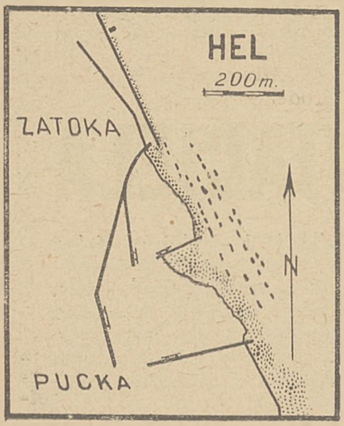
(fot. A. Pluciński)

„Rysy" — poniemiecki zbiornikowiec wydobyty z dna portu gdyńskiego przez ekipy radzieckich nurków i przekazany Polsce.

MAŁE PORTY POLSKIEGO

Weźcie sobie mapę Polski i popatrzcie na nasz brzeg morski. Sporo jest tego brzegu, nieprawdaż? Odnajdźcie też nasze trzy wielkie porty: Gdańsk, Gdynię i Szczecin. Dużo się o tych portach pisze i mówi. My też w „Młodym Żeglarzu" pisaliśmy już o Gdańsku i Gdyni — a o Szczecinie napiszemy w następnym numerze. Ale widzicie przecież — że porty te znajdują się prawie na krańcach naszych morskich granic. Między Gdańskiem — Gdynią a Świnoujściem jest około 300 km!

Małe porty — o których będziemy mówili niżej — wypełniają tę lukę. Położone mniej więcej w równych odległościach od siebie, nie tylko pomagają wypełnić nasz plan przeładunków



morskich — ale ożywiają całe swoje zaplecze. Dzięki nim nasz brzeg morski żyje!

Z artykułu o porcie (w numerze trzecim „Młodego Żeglarza") dowiedzieliście się, jakie zadania ma port do spełnienia i jak jest on zbudowany i urządzony. Porty małe różnią się naturalnie od portów dużych, ale zasadnicze cechy każdego portu są te same — nie będziemy więc tu o tym mówili. Wystarczy, że sobie jeszcze raz przeczytacie ten artykuł, o którym mówiłem przed chwilą.

Porty te tak jak nasze porty duże — były bardzo zniszczone w czasie wojny. Dzięki akcji naszego Rządu — w ramach planu Trzyletniego zostały one olbrzymim wysiłkiem uruchomione; teraz żyją i pracują!

Łatwo zapamiętać nazwy trzech portów dużych; lecz portów małych jest sporo — któż spamięta ich nazwy?

Nie bójcie się, to nie takie trudne. Wystarczy, że zapamiętacie nazwy najważniejszych portów małych, leżących nad morzem.

Jak to nad morzem? — zapytacie. A gdzież jeszcze leżą te porty? Chwileczkę, zaraz zaspokoję Waszą ciekawość.

Porty małe, w zależności od ich położenia dzielimy na porty Zalewu Wiślanego, Zatoki Puckiej i Zalewu Szczecińskiego. Ostatnią — ale najważniejszą grupę tworzą porty, leżące nad morzem otwartym.

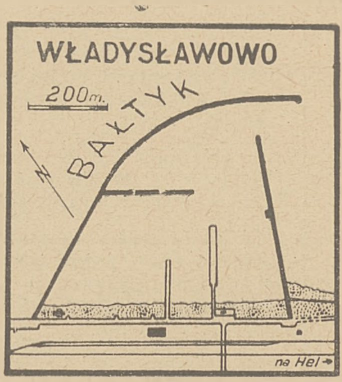
Porty Zalewu Wiślanego to Elbląg, Tolkmicko, Frombork; nie mają one znaczenia ogólnego — i zostawimy je w spokoju.

Nad Zatoką Pucką leży stary, ale b. mały port rybacki Puck, oraz Jastarnia, port rybacki i jachtingu morskiego.

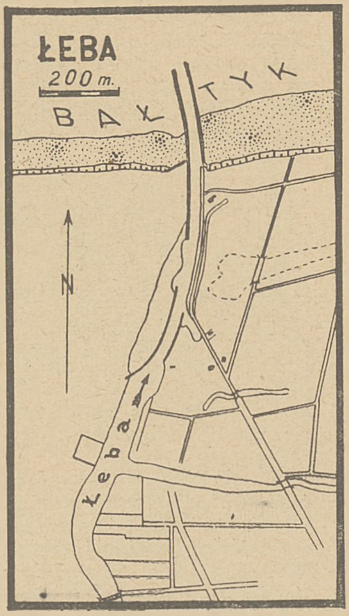
Porty Zalewu Szczecińskiego, jak np. Kamień, Wolin, Trzebież, Karsibór, Stebnica, Nowe Warpno, Dąbie Szczecińskie — to raczej przystanie rybackie — i o nich też mówić nie będziemy.

A teraz zacznijmy naszą wędrówkę po portach małych, leżących nad morzem.

Na pierwszy ogień pójdzie port rybacki Hel, położony na końcu



półwyspu helskiego. Port ten, o powierzchni wodnej 10.7 ha, stanowi, ze względu na swoje położenie, dogodne schronienie dla statków rybackich w czasie sztormu. Posiada on też rozwinięty przemysł rybny i stację bunkrową dla kutrów. Dostępny jest zasadniczo tylko dla jednostek rybackich oraz małych statków nie-rybackich.



Następnym portem położonym na zachód od Helu, jest Władysławowo. Jest to port zupełnie sztuczny (tak, jak Gdynia); znajduje się on u nasady półwyspu helskiego i posiada najdogodniejsze wejście ze wszystkich naszych portów małych morza otwartego. Jest też ono — tak jak Hel — chętnie odwiedzany przez rybaków polskich i obcych. Niestety, duże zniszczenie nabrzeży i zamulenie basenów nie pozwalają na wykorzystanie całej wodnej powierzchni portu, wynoszącej prawie 11 ha (10.9 ha). Port ten jest stopniowo zagospodarowywany, aby stać się w przyszłości nowoczesnym portem rybackim. A jak taki port ma wyglądać — to macie powiedziane w artykule o porcie rybackim znajdującym się w tym numerze. Popatrzmy jeszcze na plan portu — aby nam dobrze utkwił w pamięci i płyńmy dalej!

Nie musimy zbyt daleko płynąć — aby trafić do pierwszego portu na terenach odzyskanych — Łeby.

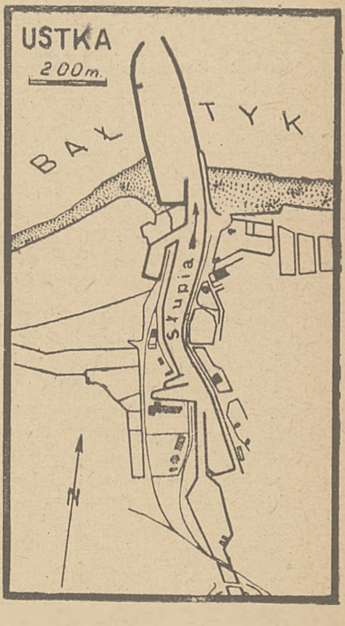
Łeba — to port czysto rybacki, położony u ujścia rzeki Łeby. Rzeka ta łączy z morzem duże jezioro — które też nazywa się Łeba. A więc trzy Łeby: jezioro, rzeka, port.

Jak widzicie z planu portu — niepodobny on jest zupełnie do Helu i Władysławowa. Taka wąska kiszka. A jak trudno wejść do tego portu w czasie silnej fali. Czasami, to wejście jest zupełnie niemożliwe!

Port, o powierzchni wodnej około 7 ha (6,92 ha), posiada fabrykę konserw rybnych, wędzarnię i chłodnię. W porcie znajduje się Ośrodek PCWM oraz mała stocznia, należąca też do PCWM.

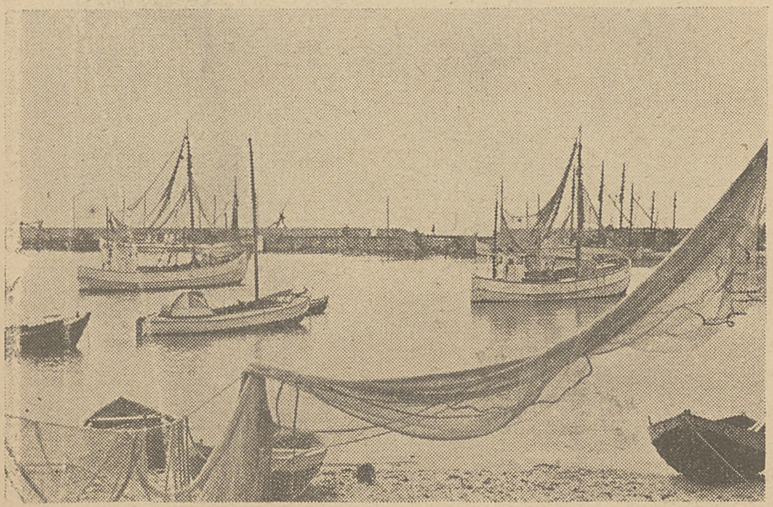
Łeba posiada budynek (razem z wyciągiem) dla łodzi ratunkowych stacji ratunkowej — znajdującej się w stadium organizacji.

Po zaznajomieniu się z Łebą — płyniemy dalej na Zachód. Na-



stępnym naszym portem będzie Ustka... Nie, nie! To już nie będzie port tylko rybacki!

Fragment portu rybackiego na Helu.
(fot. K. Komorowski)



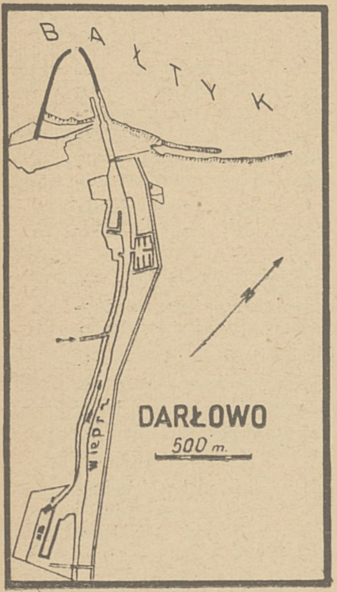
Kutry rybackie we Władysławowie.
(fot. WAF — Uklejewski)



WYBRZEŻA

Ustka — to port przemysłowo-handlowy i rybacki. Prawdziwy port z awanportem — z pilotami, biurami maklerów okrętowych, z nabrzeżami uzbrojonymi w urządzenia przeładunkowe, latarnią morską, dużą stocznią rybacką.

Port ten, o powierzchni morskiej 10,83 ha, leży u ujścia rzeki Słupi; był to nasz pierwszy mały port uruchomiony dla przeładunku węgla (w połowie lipca 1947). Zrobił on dobry początek!



Obecnie przez Ustkę eksportujemy nie tylko węgiel. Wysyłamy stąd w świat także łupek i sól. Ostatnio, po wyremontowaniu elewatorów zbożowych — Ustka przygotowuje się do eksportu zboża.

Ustka zdobyła sławę nie tylko jako pierwszy uruchomiony po wojnie port mały; znana ona jest też jako siedziba Centralnego Ośrodka Morskiego Ligi Morskiej (obecnie SP) — i bardzo „modne" letnisko.

Opuszczamy tętniący życiem port — i bierzemy kurs na zachód do Darłowa.

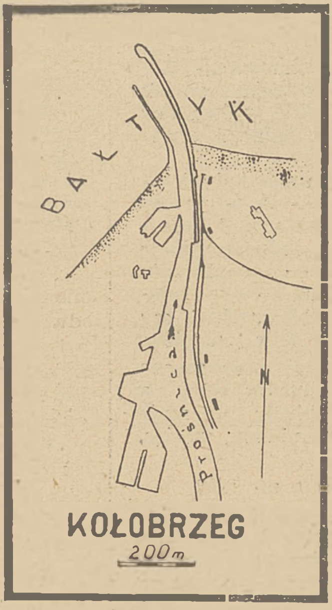
Darłowo (uruchomione 9. I. 1948), położone jest u ujścia rzeki Wieprz. Port posiada awanport, latarnię morską i dość dogodne wejście. Osobliwością jego (w naszych warunkach) jest zwodzony most, przerzucony nad kanałem portowym. Podnoszony on jest przy pomocy elektryczności. Basen, w którym ładuje się przy pomocy transporterów węgiel — znajduje się dość daleko od wejścia; płynie się do niego kanałem, długim około 2 km.

Port posiada nie zniszczone silosy zbożowe; koło basenu rybackiego jest fabryka mączki rybnej i wędzarnie.

W basenie „zimowym" są warsztaty reperacyjne z wyciągami. W Darłowie jest Ośrodek PCWM.

Opuszczamy miły, niezniszczony port darłowski i płyniemy — do Kołobrzegu.

Kołobrzeg (uruchomiony 20. III. 1948) jest bardzo zniszczony skutkiem ciężkich bojów, toczonych tu z Niemcami. Zarówno port jak i miasto — przedstawiało olbrzymie pola min — kiedy pierwsze grupy robotników i pracowników portowych przystąpiły do pracy nad uruchomieniem portu.

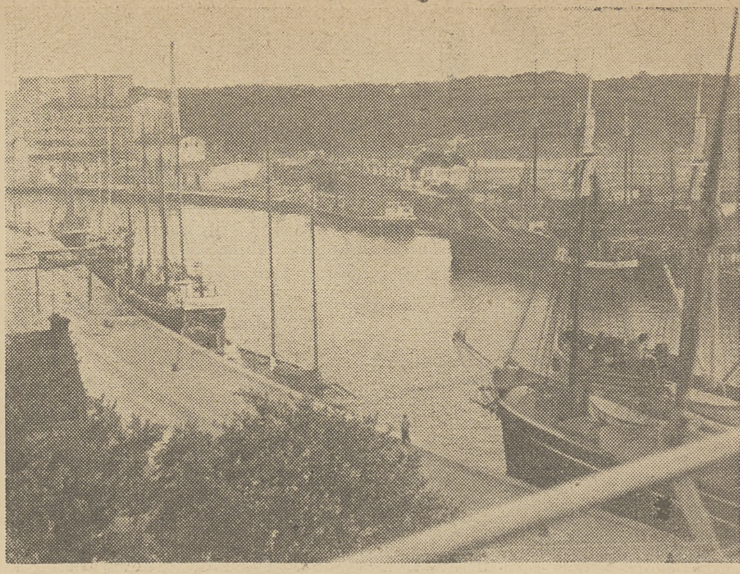


Kołobrzeg — wsławiony walkami wojsk polskich i radzieckich z hitlerowskimi zbrodniarzami — uczcił braterstwo krwi żołnierza radzieckiego i polskiego latarnią-pomnikiem; latarnia ta, stojąca u wejścia do portu i widoczna z daleka — jest widocznym symbolem przyjaźni polsko-radzieckiej i wyrazem pognębienia faszyzmu niemieckiego.

Na gruzach portu i miasta zakwitło nowe życie. Ożywczą krwią jego jest węgiel, eksportowany do krajów skandynawskich. Kołobrzeg jest też portem rybackim; powierzchnia wodna portu wynosi 8,5 ha. Port jak to widzicie na planie, jest bardzo wąski i nie posiada awanportu. Do budowy jego wykorzystano koryto rzeki Prośnicy.

W porcie kołobrzeskim jest jeszcze wiele do zrobienia: trzeba usunąć wraki; odbudować zniszczone urządzenia portowe, naprawić zniszczone falochrony: — przebudować wejście, które obecnie jest bardzo niedogodne i zasadniczo dozwolone tylko przy wiatrach o sile do 4° (stopni) skali Beauforta. Kołobrzeg nie może więc być portem schronienia.

W wędrówce naszej po portach małych zawiniemy jeszcze do portu rybackiego w Dziwnowie; port ten nad brzegiem Dziwnej (wschodnia odnoga Odry) ma tylko znaczenie miejscowe. Posiada on dość dogodne — choć obecnie b. płytkie wejście od strony morza, wędzarnię i warsztaty naprawcze (obecnie nieczynne) z wyciągiem.



Widok ogólny portu w Ustce.
(fot. W. Zubrzycki)

Rybacy tutejsi łowią na morzu — lub też na Zalewie Szczecińskim.

W Dziwnowie jest też duży Ośrodek PCWM.

Wychodzimy z Dziwnowa. Płyniemy wzdłuż wyspy Wolin i w oddali widzimy latarnię morską w Świnoujściu. Wpływamy do tego portu — i robimy dłuższy, bo miesięczny odpoczynek.

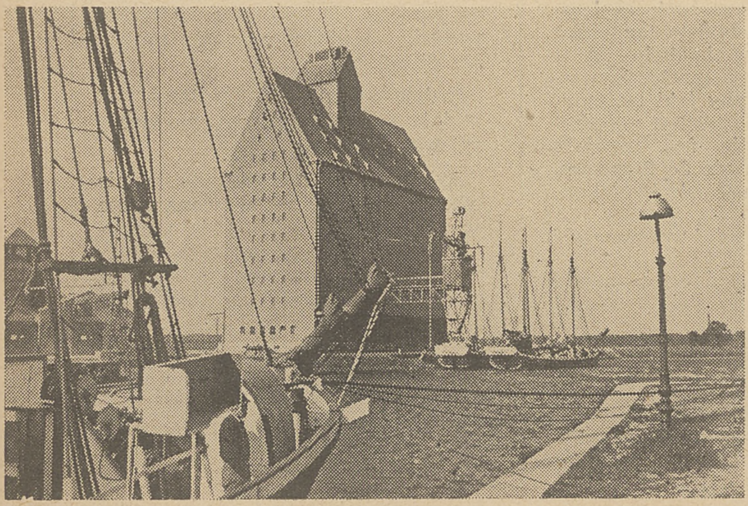
Świnoujście jest tak powiązane ze Szczecinem, że trudno traktować ten port jako odrębny; dlatego też będziemy pisali o nim w numerze majowym „Młodego Żeglarza" — omawiając go razem ze Szczecinem.

Nasza wędrówka po małych portach zakończona. Zobaczyliśmy szmat polskiego Wybrzeża. różne porty, różnych ludzi, różne warunki ich pracy. Wszystkich tych ludzi ożywia jednak jednakowy duch: współzawodnictwa pracy. Prawdziwego patriotę poznajemy dziś bowiem po jego udziale w wyścigu pracy dla dobra naszej Ojczyzny.

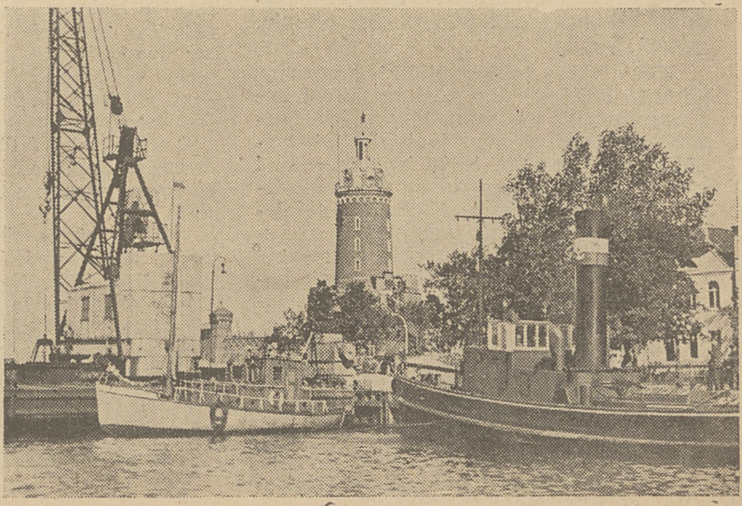
Małe porty przyczyniły się bardzo do wypełnienia planu naszych obrotów portowych.

Obecnie, w ostatnim roku Planu Trzyletniego — a na progu Planu Sześcioletniego — przed **małymi** portami stoją **duże** zadania: wypełnić i przekroczyć plan przeładunków i połowów, zakreślony Planem Sześcioletnim.

Silos zbożowy w Darłowie.
(fot. K. Komorowski)



Fragment portu w Kołobrzegu.
(fot. K Komorowski)





APELE WIOSENNE

Każdemu, kto tylko ma do czynienia ze „Służbą Polsce", lub choćby czyta dość regularnie prasę — nazwa ta nie może być obca.

Powiatowe Apele Wiosenne są dosłownie wszędzie: w Krakowie i Pułtusku, w Morągu i w Bydgoszczy, w Sandomierzu i Wrześni, — w miastach dużych i mniejszych; zjeżdżają na nie dziewczęta i chłopcy z najodleglejszych zakątków Polski.

Cóż to są te apele i co decyduje o ich powszechności?

Może najlepiej i najzwięźlej określił to Komendant Główny, płk. Braniewski, w czasie swego przemówienia na apelu wrzesińskim, omawiając dotychczasowe osiągnięcia „SP" i stojące przed nią zadania:

„Nasze osiągnięcia to dopiero początek wielkiej pracy, którą mamy do wykonania. Od osiągnięć nie dostajemy zawrotu głowy. Jest jeszcze w naszej pracy dużo niedociągnięć. Korzystając z wielkich dobrodziejstw demokracji ludowej nie daliśmy krajowi jeszcze tego, co moglibyśmy dać, gdyby nasza nauka i nasz trud były tak ofiarne, jak klasy robotniczej, z której winniśmy brać przykład".

Cóż to oznacza? Po prostu to, że dotychczasowe akcje „SP" — brygady, trzydniówki, Czyn Kongresowy — to była robota przynosząca zaszczyt młodzieży polskiej, ale jeszcze nie wyczerpująca wszystkich jej możliwości. Wysiłki nasze trzeba podwoić, potroić aby choć w części zbliżyć się do wielkości wysiłku i osiągnięć polskich mas pracujących.

Komendant Główny powiedział dalej:

„Więcej niż dotąd powinniśmy poświęcać uwagi praktycznemu umocnieniu sojuszu robotniczo-chłopskiego na odcinku młodzieżowym.

Niech każdy hufiec miejski, fabryczny, szkolny, kolejowy lub portowy, zaopiekuje się hufcem wiejskim. Pomagajcie hufcom wiejskim w likwidacji analfabetyzmu, zorganizowaniu życia świetlicowego i sportowego. Pomagajcie im w elektryfikacji i radiofonizacji wsi. Pomagajcie biednej ludności wsi np. w remoncie narzędzi rolniczych. Wysyłajcie na wieś zespoły amatorskie, pomagajcie w organizacji imprez kulturalno - oświatowych i sportowych.

„Przodownicy hufców wiejskich — bierzcie aktywny udział w każdej akcji, zmierzającej ku powiększeniu dobrobytu pracującej ludności miast. Pamiętajcie, że robotnik, chłop i inteligent w Polsce Ludowej — to bracia. Pamiętajcie, że podniesienie dobrobytu i kultury wsi i miast zależne jest od braterskiej współpracy ludzi miast i wsi, że sojusz i braterstwo robotników i chłopów to podwalina i rękojmia siły, dobrobytu i wspaniałej przyszłości Polski Ludowej".

*

Te właśnie cytaty z przemówienia Komendanta Głównego we Wrześni czytali półgłosem dwaj młodzi ludzie w świetlicy znajdującej się na terenie jednego z wojewódzkich miast.

Obok przemówienia podane były konkretne rezolucje hufców: — ot, po prostu — że ten a ten hufiec stąd a stąd podejmuje się wykonać to a to. Jedne rezolucje mówiły o akcji „H", inne — o zwalczaniu analfabetyzmu, jeszcze inne — o podniesieniu prenumeraty pism S.P.-owskich czy o robotach przy naprawie dróg i mostów.

Obaj młodzi ludzie mieli miny mocno zakłopotane. Szeptali pomiędzy sobą, a urywki ich rozmowy dobiegły do mnie (znajdowałem się nieco na uboczu, udając, że pilnie czytam gazetę):

— Słuchaj no, Franek, a my nic?

— My? A cóż możemy zrobić, jako Koło Przysposobienia Morskiego?... Gdybyśmy byli na morzu, to co innego, ale tu — w charakterze niestety nadal, szczurów lądowych?

— Masz trochę racji, ale trzeba by pomyśleć, to się i coś wymyśli...

Szeptali chwilę tak cicho, że nic nie słyszałem, wreszcie jeden rzekł:

— Mam już! Zobowiążemy się przejechać Wisłę do samego Gdańska na hamburce!

— Dureń! Jeśli się podejmuje jakąś robotę, to musi ona mieć znaczenie społeczne. Tak pojmują to przodownicy pracy czy w górnictwie, czy w tkactwie. A ty chcesz się wykręcić przez machanie wiosłem! Co by to było, gdyby taki na przykład Bugdoł albo Cyroń, zamiast wyrąbywać węgiel, podjęliby się, że... przejadą się na węglarce od Katowic do Szczecina. To by mniej więcej równało się twojej robocie.

— No, dobrze, skończ już rezonować i znajdź lepsze wyjście.

— Poczekaj... Powiedz — no, czy ty znasz dobrze kod?

—Nnno... niby tak...

— Widzę, że nie i wolę nie sprawdzać. A sygnalizację semaforem?

— O, to umiem dobrze.

— Ale ja za to nie. Widzisz. Jesteśmy obaj niedoszkoleni. I cóż ty, bracie, myś-

(Dalszy ciąg na str. 22).

Akcja „R"

Rząd Polski Ludowej oraz Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, w dążeniu do stałego pomnażania naszego bogactwa narodowego, a tym samym do podniesienia stopy życiowej mas pracujących — zwrócili obecnie swoją uwagę na rybołówstwo morskie.

Z inicjatywy Komitetu Centralnego PZPR — przystąpiono do szczegółowego opracowania planu uporządkowania i rozwoju rybołówstwa morskiego. Plan ten, zmierzający do zwiększenia połowów przez ulepszanie narzędzi połowów, statków i metod łowienia — nazwany został „Akcją R" (R — rybołówstwo).

„Akcja R" — po uchwaleniu jej przez Radę Ministrów i zatwierdzeniu przez Sejm — wchodzi w życie.

Przez jakiś czas czynniki, wrogie naszemu ustrojowi, „puszczały w obieg" różne plotki, które dużo krwi napsuły rybakom morskim (np. zabieranie przez Rząd kutrów itp.).

Uchwała Rady Ministrów kładzie kres tym plotkom. Nikt nie miał i nie ma zamiaru zabierać rybakom ich kutrów czy łodzi. I to jest wyraźnie przez Rząd powiedziane.

Były jeszcze inne bolączki życia rybackiego. Spadek połowów powodował często takie zadłużenia rybaków, że nie mogli oni spłacić swoich długów (za podatki, remonty w stoczniach, narzędzia połowu itp.).

Uchwała Rady Ministrów reguluje sprawy podatkowe, przyznaje znaczne ulgi przodownikom pracy — a tym samym pobudza do współzawodnictwa, określa sposób zabezpieczenia opłacalności rybołówstwa, bierze w szczególną opiekę rybaków łodziowych.

Uruchomione będą olbrzymie kredyty na pożyczki dla rybaków, na badania naukowe łowisk, na należyte wyposażenie baz rybackich (portów, przystani itp.).

Zwiększenie połowów własnych zaoszczędzi nam walut zagranicznych — za ryby kupowane zagranicą (importowane) — a ludności kraju da smaczny produkt w większej — niż dotychczas — ilości.

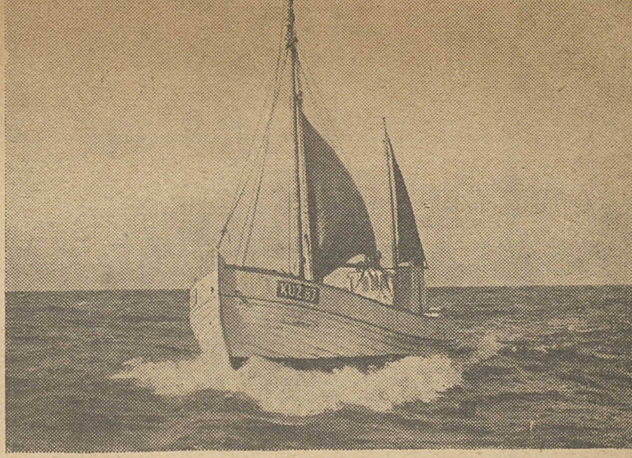
Rząd nasz chce, aby połowy dały w r. 1949, 60 000 ton ryb. Aby tę ilość ryb złowić — nie wystarczą same dobre chęci rybaków. Trzeba im pomóc. Na tę pomoc (w różnej postaci) Rząd przeznaczył prawie 600 000 000 zł!

Redakcja „Młodego Żeglarza" — wydaje specjalny numer, poświęcony rybołówstwu.

Rybołówstwo morskie — to nie tylko rybacy. Rybę, złowioną przez rybaka, trzeba odpowiednio przygotować do transportu w głąb kraju, lub przerobić na miejscu. Trzeba rybakowi dostarczyć sieci, naprawić mu uszkodzenia statku itp. Dużo ludzi i środków potrzeba do obsługi rybaków i złowionych przez nich ryb. Cały odrębny świat!

W ten świat chcemy wprowadzić naszych Czytelników.

STATKI RYBACKIE



TRAULER.

Najbardziej popularnym i najczęściej spotykanym dalekomorskim statkiem rybackim jest TRAULER. Spotykać go można m. in. na całym Morzu Północnym, oraz na północnej części Oceanu Atlantyckiego. Przystosowany do pływania w każdą pogodę, pozostaje w morzu 2 do 3 tygodni, aby łowić i możliwie jak najprędzej napełnić ładownię. Wymiary traulera mieszczą się w granicach od 35—60 metrów długości, 6,5—9 m szerokości, 3,5—5 m. zanurzenia. Tonaż od 200 do 500 BRT. Traulery budowane są całkowicie z metalu, a kształty ich powstałe w wyniku długoletnich doświadczeń, dają im dużą dzielność morską, pozwalają przetrwać okresy ciężkiej pogody na nieraz bardzo od lądu oddalonych łowiskach. Do napędu traulerów używa się maszyn parowych względnie silników ropnych. Te ostatnie wypierają coraz to bardziej maszyny parowe, zajmują bowiem znacznie mniej miejsca. Moc maszyn od 350—850 KM.

Trauler przedstawiony na rysunku poniżej, ma napęd parowy. Na rufie pod pokładem mieszczą się kabiny szturmana, bosmana i maszynistów (1). Pod kabinami przechodzi tunel wału śrubowego (2). W następnym pomieszczeniu znajduje się maszynownia (3), a nad nią w nadbudówce na pokładzie — kambuz, czyli kuchnia okrętowa (4), oraz mesa (jadalnia załogi). Następnym z kolei za maszynownią, pomieszczeniem jest kotłownia (5). Z kotłownią łączy się zasobnia węgla (6). W dolnej części zasobni, znajduje się tunel, (7) łączący kotłownię z ładownią dla ryb (8), trauler bowiem, idąc na połów, zabiera oprócz pełnej zasobni część węgla do ładowni rybnej i spala go w drodze na łowisko, tak, że przyszedłszy na miejsce połowu posiada nienaruszony jeszcze zasadniczy zapas paliwa. Ładownia dla ryb zaopatrzona jest w cały szereg grodzi chroniących ryby przed przesuwaniem się i zgnieceniem. O ile trauler nie posiada specjalnych urządzeń chłodniczych, przekłada się ryby sztucznym tłuczonym lodem, a wyłożone korkiem ściany ładowni pozwalają, stosunkowo długo utrzymać niską temperaturę . W dziobowej części statku znajdują się pomieszczenia załogi (9), umywalnie i WC (10), komora łańcuchów kotwicznych, magazyny sieciowe i bosmańskie (11), oraz zbiornik wody słodkiej (12). Na baku — czyli dziobie — mieści się winda kotwiczna (13). Po lewej i prawej burcie statku, zamocowane zastrzałami do masztu (14) i do baku, znajdują się dwa kotły sieciowe (15), takie same jak i na rufie. Do ładowni i do magazynów dostajemy się z pokładu przez luki (16). Przed nadbudówką śródokręcia umieszczona jest winda trałowa (17). Stalowe liny, którymi trauler ciągnie sieć, przebiegają przez kozły sieciowe i kombinację bloków do windy, która służy do podciągnięcia sieci do burty statku. Matnię sieci, wypełnioną rybami, wydobywa się na pokład bomem ładunkowym (18). Nadbudówka mieści w dolnej części kabinę szypra (19), a w górnej sterówkę (20), która jest zarazem kabiną nawigacyjną. Na nadbudówce widzimy ramę goniometru, dzwon mgłowy, reflektor itd. Ponad nadbudówkę wystaje nawiewnik (21) wytłaczający powietrze do kotłowni. Poza kominem znajdują się luki świetlne kotłowni i maszynowni, a dalej maszt tylny (22) z pomocniczym żaglem ułatwiającym manewrowanie statkiem. Poza tylnym masztem łodzie ratunkowe (23), i WC (24).

LUGER

Jednostką służącą również do połowów dalekomorskich jednak mniejszą i o słabszym motorze niż trauler, jest dryfer albo inaczej luger. Statek ten służy specjalnie do połowu śledzi za pomocą sieci zastawnych. Podczas gdy trauler ciągnie na stalowych linach tuż nad dnem trał i zagarnia w ten sposób ryby, luger wystawia na noc do 4 km sieci zastawnych. Ma on na pokładzie windę pionową (kabestan) przystosowaną do wydobywania sieci zastawnych. Ładownia jego przystosowana jest do magazynowania śledzi zasolonych w beczkach tzw. kantiesach. Poza tym rozkład pomieszczeń podobny jak na traulerze.

KUTER

Miniaturą niejako traulera jest kuter rybacki. Jest to stateczek rybacki najczęściej spotykany na Bałtyku i w pasach wód przybrzeżnych innych mórz. Wymiary jego: od 10—20 m długości, 3,5—6 m szerokości, 1,5—2,5 m zanurzenia, wyporność do 100 t. Do napędu używa się na kutrach silników ropnych do 140 KM. Kutry wyposażone są zazwyczaj w pomocnicze szczątkowe zresztą, ożaglowanie, spełniające rolę dodatkowej siły napędowej. Pękate, o topornych kształtach odznaczają się one jednak dużą dzielnością morską i potrafią nie byle jakim sztormom w morzu sprostać. Ze względu na małą ładownię kutry pozostają w morzu do trzech dni. Najczęściej jednak czas normalnego połowu waha się w granicach 14—20 godzin. Najczęściej u nas spotykany typ kutra (patrz model na str. 15), podzielony jest wewnątrz za pomocą dwóch grodzi wodoszczelnych na 3 przedziały. W pierwszym od dziobu mieści się tzw. kubryk, czyli pomieszczenie załogi. Na wyposażenie kubryku składają się 4 koje, stół, piecyk, szafy dla prowiantów, ubrań i naczyń. W przednią część kubryku wbudowuje się zbiornik na wodę słodką oraz komorę łańcuchową. Środkowy przedział to ładownia. Tylny przedział mieści w sobie motor, zbiorniki paliwa, prądnice, akumulatory. Nad motorownią umieszczona jest kryta sterówka. Pomiędzy lukiem ładowni, a motorownią umieszczona jest winda trałowa, napędzana za pomocą pasa z motoru głównego. Po prawej burcie umieszczone są dwa kozły sieciowe. Głównym narzędziem połowu kutra jest — podobnie jak i u traulera — trał. Można jednak z powodzeniem łowić na kutrze na sieci zastawne, wzgl. dryfujące.



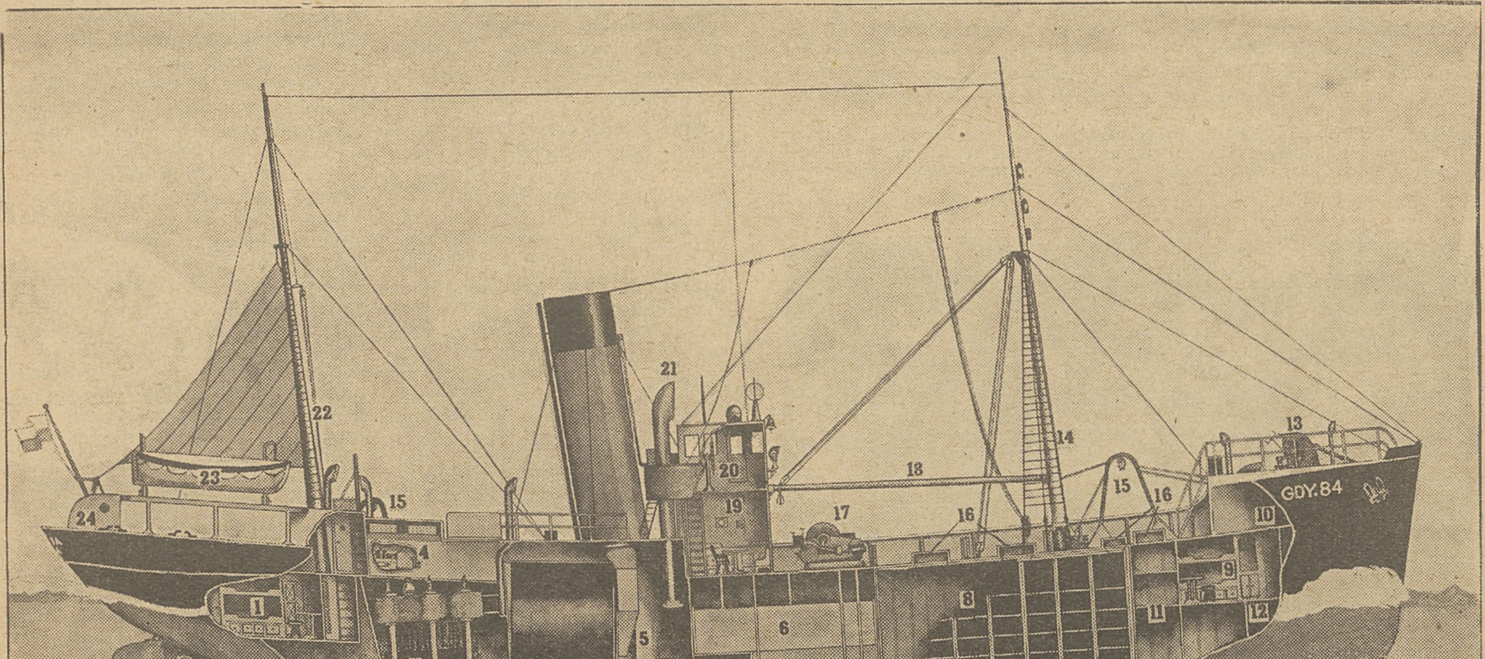
Na zdjęciach: kuter rybacki pod żaglami i jeden z naszych traulerów rybackich — „Ławica" — w drodze na połowy.

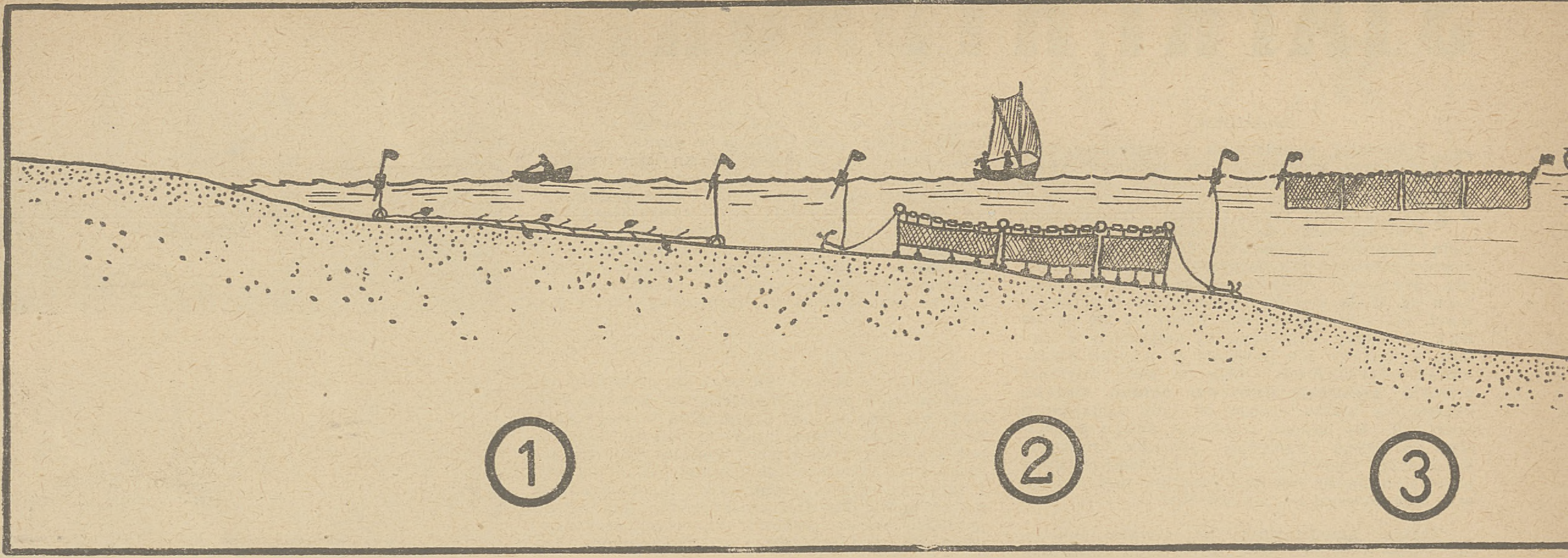
fot. K. Komorowski

ŁÓDŹ RYBACKA

Mniejsze jednostki rybackie używane wyłącznie w rybołówstwie przybrzeżnym podzielić można na wiosłowo-żaglowe i motorowe. Wymiary ich wahają się w granicach od 5 do 8 m długości i 1,3—2,4 szerokości. Budowane są przeważnie całkowicie z dębu. Łodzie wiosłowo-żaglowe używają najczęściej ożaglowania rozprzowego. Na motorówkach stosuje się przeważnie silniki ropne o mocy od kilku do 20 KM.

F. JANKOWSKI





NARZĘDZIA

Narzędzia połowu używane w polskim rybołówstwie morskim dzielimy na dwie zasadnicze grupy: **BIERNE** i **CZYNNE**. Do narzędzi biernych zaliczamy wszystkie takie, które zastawia się w morzu jako pułapki, a ryby łapią się same, np.: wędki, sieci zastawne, pławnice. Druga grupa, czynne narzędzia połowu, to takie, do których potrzebna jest siła pociągowa — mięśnie rybaka lub maszyny statku. Do nich należą przede wszystkim włoki, czyli sieci w kształcie wora ciągnione przez statek po dnie morza.

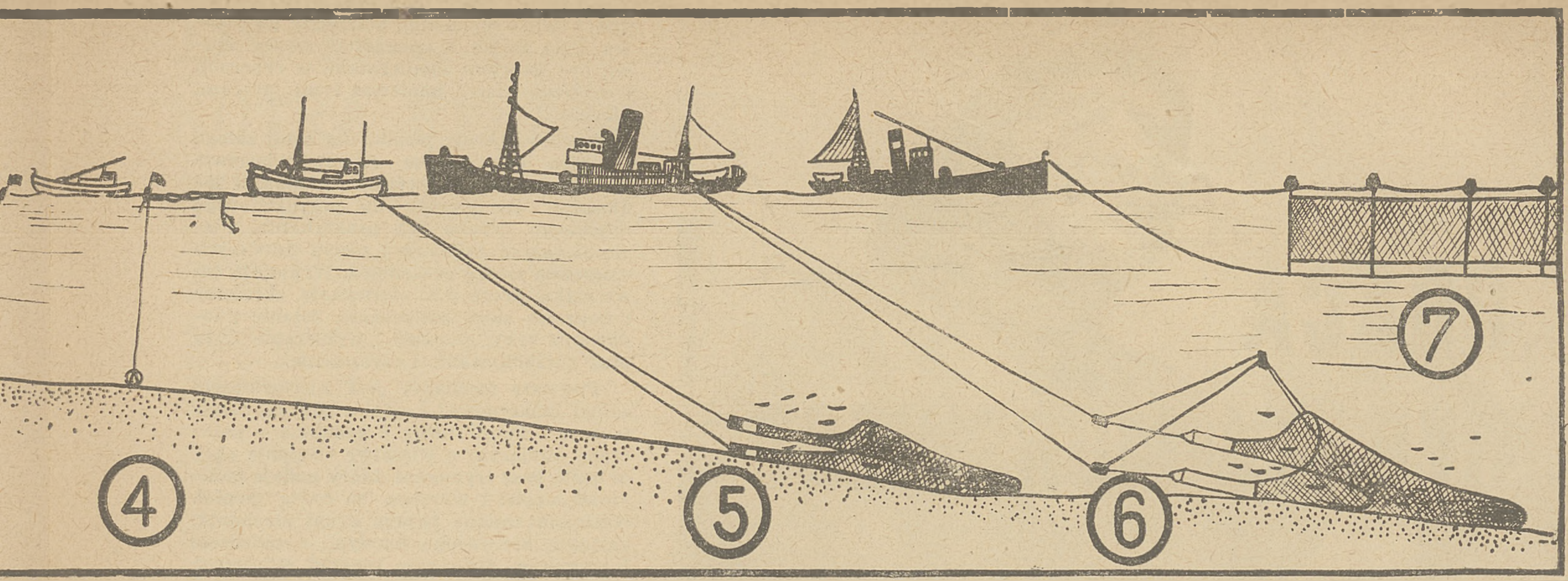
Rybacy wyposażeni w niewielkie łodzie żaglowo - wiosłowe lub motorowe, łowią w pobliżu brzegów i na Zatoce Gdańskiej za pomocą **WĘDEK (1)**. Wędki te sporządzone są w ten sposób, że każdy haczyk przywiązany jest do krótkiej, bawełnianej nici, a następnie przywiązuje się dużą ilość tak przygotowanych haczyków do długiej linki. Na wędki łowi się flądry, dorsze, węgorze i łososie. Dla każdego z tych gatunków ryb przygotowuje się inne wędki. Różnią się one wielkością i kształtem haczyków, ich zastawieniem (np.: dorszowe rozstawione są na głównej lince co 1 m), oraz sposobem zastawiania. Na ogół 1 wędka składa się ze 100 haczyków, ale do połowu wiąże się takich wędek kilka, a nawet kilkanaście. Jako przynęty używane są kawałki ryby, dżdżownice-rosówki i małe rybki, zwane tobiaszami. Nabijaniem przynęty na haczyki trudni się cała rodzina rybacka, ponieważ przy dużej wprawie można natknąć w godzinę najwyżej 400 haczyków. Haczyki z przynętą układa się kolejno w mokrym piasku na desce w kształcie stolnicy, aby przynęta nie psuła się, a wędka nie plątała. Zastawienie haczyków odbywa się w następujący sposób: rybak po przybyciu na wybrane miejsce zarzuca ciężar, przeważnie kamień, przywiązując do niego linkę z haczykami do unoszącego się na powierzchni pływaka, następnie wyrzuca powiązane wędki, płynąc w określonym kierunku prosto lub zygzakiem. Jeśli płynie zygzakiem to na każdym zakręcie obciąża wędki kamieniem (½ kg). Kiedy linka z haczykami się kończy, wyrzuca ciężar, do którego przymocowany jest końcowy pływak. Zastawianie odbywa się w godzinach rannych, a wyciąganie po kilku lub kilkunastu godzinach. Rząd z 5 000 haczyków dorszowych zajmuje około 5 km długości. Połowy haczykowe utrzymują się jedynie w pobliżu brzegów i w zatoce w określonych porach roku — np. flądry łowi się tym sposobem od maja do października, węgorze od sierpnia do października, dorsze — praktycznie — przez cały rok, łososie poławia się na wędki w okresie od listopada do lutego. Wędki łososiowe zwane **TAKLAMI (4)** różnią się wyglądem od opisywanych powyżej. Zastawia się je pojedynczo i nie przy dnie, a pod powierzchnią morza. Dla przynęty nawleka się na haczyki śledzie. Na raz stawia się zwykle od 400 do 600 takli w odległości 40—50 metrów od siebie. Zajmuje to przestrzeń około 30 km. Raz zastawione takle pozostają w morzu przez cały sezon. Wybiera się tylko łowioną rybę i zmienia przynętę.

Sieciarstwo — umiejętność robienia, reperowania i konserwowania sieci — jest jedną z podstaw wiedzy fachowej rybaka. W Szkole Rybaków Dalekomorskich przy PCWM nacisk na praktyczne zajęcia sieciarskie (na zdjęciu) jest bardzo duży.
(fot. K. Komorowski)



SIECI ZASTAWNE (2) mają kształt prostokątnych ścian, pionowo ustawionych w wodzie, z których każda ma długość ok. 25 m i wysokość 6 m, górą uwiązanych do linki z pływakami korkowymi, a dołem obciążonych ciężarkami. Zazwyczaj kilka tych sieci połączonych ze sobą tworzy zestaw, jakby parkan zanurzony w morzu na pewnej głębokości. Oczka tych sieci są rozmaitej wielkości w zależności od wielkości ryb, do których połowu są przeznaczone. Sieci szprotowe mają oczko o szerokości 11—12 mm, śledziowe 18 mm, dorszowe 40—50 mm, a flądrowe 50 mm. Zestaw tych sieci zakończony jest z obu stron kotwicami na odpowiednio długich linkach. Do kotwic przywiązane są linki biegnące na powierzchnię morza do pływaków. Zestawy mogą być ustawiane tuż pod powierzchnią wody, jak sieci szprotowe i śledziowe (tzw. mance), lub przy dnie morskim, jak flądrowe i dorszowe (nety). Zanurzenie reguluje się dodawaniem do górnej linki pływaków, a odejmowaniem ciężarków na dole i odwrotnie. Rozmieszczenie pionowe poszczególnych gatunków ryb w morzu, wskazuje, na jakiej wysokości należy zastawić sieci. Ryba płynąc trafia głową w otwór oczka i nie może przejść przez nie, ponieważ tułów jest za gruby. Cofnąć się również nie może, bo nić wchodzi za skrzele. Rybak zastawia sieci przez 24 godziny w morzu, następnie przyjeżdża je wybrać w odwrotnej kolejności niż rzucił i jeśli połów był udany, rzuca w to samo miejsce przywieziony ze sobą drugi zespół. Złowione ryby dopiero na lądzie są wyjmowane z sieci. Do połowu sieciami zastawnymi, używa się łodzi żaglowo - wiosłowych, czasami małych motorówek.

W miesiącach marcu i kwietniu rybacy nasi łowią na morzu wzdłuż polskich wybrzeży łososie **PŁAWNICAMI (3)**. Rozmiar oczek w pławnicach wynosi około 90 mm. Zastawianie powiązanych ze sobą górnymi linami pławnic w ilości od 60 do ponad 100 sztuk na jednej większej łodzi motorowej lub kutrze — odbywa się zawsze przed zachodem słońca. Wypuszcza się najpierw pływak z tyczką, do której mocuje się zapaloną latarnię, następnie — powiązane ze sobą pławnice. Co 20 sieci znajduje się pływak z latarnią. Namoknięta sieć zatapia się, tworząc w dół od górnej liny z pływakami jakby swobodnie wiszącą firankę. Na końcu szeregu sieci znajduje się statek, który pozwala się w ciągu nocy znosić wiatrowi i fali wraz z pławnicami. Rybacy muszą czuwać nad sieciami, aby prąd lub przechodzący statek nie potargały i nie zniszczyły ich. Płonące latarnie ułatwiają to zadanie. Widok morza w nocy, tam gdzie dryfuje wiele statków z pławnicami, dzięki światłom, daje złudzenie wielkiego, oświetlonego miasta. Łosoś, który wpadł głową w oczko sieci szamocze się i okręca w luźno wiszącą pławnicę. Wyciągnięcie sieci ma miejsce we wczesnych godzinach ran-



POŁOWU

nych, a nawet zaraz po północy, ponieważ łososie tylko wieczorem w poszukiwaniu żeru płyną tuż pod powierzchnią morza. Pławnice stojące na kotwicy stosuje się tylko w zatoce między Jastarnią i Kuźnicą. Do trzech lub czterech pławnic przywiązuje się kotwicę na długiej linie i rzuca na dno. Sieci pod wpływem prądów krążą naokoło kotwicy. Połowy pławnicami łososiowymi są wydajne i chętnie przez rybaków, również ze względu na wysoką cenę ryby (600 zł 1 kg.), stosowane.

Największe znaczenie gospodarcze ma rybołówstwo włokowe, ponieważ jest najwydatniejsze. **WŁOK**, jest podobny do dużego worka zwężonego w części zamkniętej, a rozszerzonego u wejścia. Materiał, z którego jest wykonany i wielkość, zależne są od mocy uciągowej statku, który będzie się nim posługiwał. Stąd rybołówstwo włokowe możemy podzielić na mniejsze, czyli kutrowe **(5)** i większe — traulerowe **(6)**. Włoki kutrowe wykonane są z bawełny tkaniny sieciowej, a traulerowe z sizalu. Długość włoków kutrowych waha się w zależności od mocy motoru kutra od 20 do 30 metrów długość włoków traulerowych dochodzi do 40 i więcej metrów. Włoki składają się zazwyczaj z części górnej, pełniejszej i dolnej bardziej wyciętej u wejścia, zeszytych razem i wzmocnionych linami konopnymi, skrzydła których są przedłużeniem otworu sieci, posiadają największe oczka. W miarę zbliżania się do końca sieci, czyli matni, wielkość oczek maleje do 2,5 — 3 cm. Matnia wykonana jest podwójną przędzą, aby mogła wytrzymać ciężar połowu, który w wypadku trafienia na ławicę ryb, może osiągnąć wagę 10 ton. Włok posiada tę zaletę, że można nim łowić na głębokościach przekraczających 100 m., zagarniając rozległy teren, obfity w lubiące zimną wodę ryby. Statek rybacki po przyjeździe na miejsce połowu wyrzuca włok połączony ze statkiem długimi linami stalowymi. Długość lin musi być 3 — 5 razy większa, niż głębokość morza w danym miejscu. Aby otwór sieci pod wpływem biegu statku nie zamknął się, na linach w pobliżu sieci, znajdują się dwie deski rozporowe, zwane drzwiami, które tak są umocowane do liny, że przy ciągnięciu chcą się rozejść w przeciwnych kierunkach, na zewnątrz. Utrzymują one stale otwór sieci w rozwarciu uregulowanym szerokością skrzydeł. Pływaki u górnej krawędzi, a żelazne pierścienie u dolnej powodują pionowe otwarcie włoku. W tym stanie sieć jest włóczona po dnie morza przeciętnie 2 do 3 godzin i zagarnia do matni napotykane ryby. Wyciąganie następuje w odwrotnej kolejności niż zarzucanie. Specjalna winda wybiera liny, a kiedy włok znajduje się przy burcie statku, ryby uwięzione w sieci wypływają z nią na powierzchnię wody. Załoga musi spieszyć się z wyciągnięciem ryb na pokład, gdyż pod powierzchnią zasypiają one i stają się ciężkie, trudne do podniesienia na pokład. Zdarzają się wypadki, że trzeba jechać na płytką wodę, aby ratować połów przed pęknięciem włoka, zagrożonym zbyt dyżym ciężarem złowionych ryb. Włokiem łowi się dorsze, flądry, śledzie, makrele i szproty. Istnieje cały szereg patentów włoków, różniących się kształtem, proporcjami, budową, osprzętem itd. Np. włoki dorszowe różnią się od śledziowych, angielskie są inne niż np. holenderskie itd. Liczne sieciarnie w Gdyni, zaopatrują rybaków we włoki wykonane całkowicie rękami polskich specjalistów. Jest to tym ważniejsze, że zapotrzebowanie na sieci jest ogromne, ze względu na częste podarcia o wraki leżące na dnie po ostatniej wojnie.

Połowy włokiem nie nadają się do łowienia ryb delikatnych, jak np. młode, bardzo tłuste śledzie, występujące w tzw. sezonie wiosennym, w miesiącu maju w okolicach Hebrydów i Wysp Owczych. Do połowu tych śledzi używane są statki zwane lugrami lub dryfterami. Łowią one z pomocą **PŁAWNIC ŚLEDZIOWYCH (7)**. Sieci te podobne są do już opisywanych pławnic łososiowych, tylko mają mniejsze oczko, mniej więcej 22 mm i mogą być zanurzane i utrzymane na pewnej głębokości. Sieci powiązane są ze sobą w długi parkan i połączone wspólną liną z dziobem statku. Na powierzchni unoszą się duże, gęsto rozstawione pływaki w formie balonów z impregnowanego płótna, wypełnione powietrzem i połączone linkami z górną krawędzią sieci. Długość tej linki reguluje zanurzenie zestawu długiego często na kilka kilometrów. Sieci wyrzucane są przed zachodem słońca. Ławice śledzi, płynąc zwartą masą, trafiają w swej wędrówce na zaporę sieci i pozostają zaczepione skrzelami w oczkach pławnicy. Statek i pławnice unoszone są biernie wiatrem i prądem wody. Skoro świt rybacy przystępują do wyciągania sieci. Winda wybiera długą linkę łączącą poszczególne sieci, a rybacy stojący przy burcie odwiązują pływaki i sieci, zaś część z nich wytrząsa rybę na pokład. Czynności te załoga powtarza tak długo, aż wszystkie beczki znajdujące się na statku zostaną napełnione patroszonymi i zasolonymi śledziami.

Opisane powyżej narzędzia połowu, są z każdym rokiem, dzięki nowym zdobyczom techniki coraz lepsze i łatwiejsze w obsłudze dla rybaka. Niektóre z nich są prawie zarzucone z powodu małej wydajności na rzecz nowoczesnych, kosztownych, ale w eksploatacji bardziej rentownych. Rybołówstwo naszych czasów przekształca się z rzemiosła w wielki przemysł, który dysponuje wszystkimi zdobyczami techniki, jak włok nylonowy, wielkie statki przetwórcze, hydroplany zwiadowcze, echo-sonda, asdik, rękawy ssące rybę z morza wprost do ładowni itd.

Skarby morza są tak ogromne i niewyczerpalne, że w wyścigu do ich wydobycia, nas, Polaków, dla dobra naszej odbudowującej się gospodarki, nie powinno zabraknąć. —

Tewu

Obfity połów. Matnia włoka pełna jest zdobyczy. Jakżeż mocna musi być delikatna na pozór sieć — by utrzymać ciężar nieraz kilkutonowy! Dobry, nowoczesny, troskliwie pielęgnowany sprzęt — to jedna z tajemnic powodzenia w połowach.

(fot. F. Staszewski)





PRACA RYBAKA MORSKIEGO

Pracę rybaka porównać można z wyprawą myśliwego, pracą marynarza, rolnika i górnika. Rybak musi przed wyjściem w morze na połowy uzbroić się w odpowiedni sprzęt, musi też posiąść wiedzę o życiu i miejscu pobytu ryb, niczym myśliwy o zwierzętach. Poza tym musi umieć dotrzeć do wybranego przez siebie miejsca na bezkresnym morzu, czyli znać nawigację. Rybak nie sieje, ale praca jego przy ciągłych zbiorach, tak jak u rolnika jest wyczerpująca, a wyniki uzależnione od pogody oraz od terminowego zebrania i zabezpieczenia plonu. W rybołówstwie podobnie jak w górnictwie trzeba się dobrze natrudzić nad wydobyciem ukrytych w głębi skarbów na powierzchnię, niejednokrotnie narażając życie. Kiedy wydaje się, że włożona praca, doświadczenie, znalezione łowisko, powinny dać dobre wyniki, sztormowa pogoda może wszystko zniweczyć. Pomimo najstaranniejszych przygotowań do wyprawy łowieckiej, można z niej wrócić bez rezultatów, czasem można też nie wrócić nigdy.

Specjalne warunki zawodu rybaka, nieokreślona ilość godzin pracy, wzmożony wysiłek przy obfitych połowach, długie okresy pobytu na morzu, — są dobrze wynagradzane. Rybak dalekomorski otrzymuje stałą pensję, całkowite utrzymanie, oraz procent od wartości połowów całego statku, zależny od pełnionej funkcji. Wielkość procentu waha się od 0,20% dla praktykanta do 6% dla kapitana traulera rybackiego. Przeciętnie biorąc, pomimo sezonowości rybołówstwa dalekomorskiego, rybak zarabia więcej niż marynarz Polskiej Marynarki Handlowej.

W naszym rybołówstwie dalekomorskim odróżniamy dwa zasadnicze sezony: sezon połowu śledzia na Morzu Północnym, trwający od lipca do połowy grudnia i sezon połowu „białej ryby" (ryby dorszowate) na Morzu Północnym, u brzegów Islandii i na Morzu Berentsa, trwający od stycznia do połowy maja.

W sezonie śledziowym jedna podróż łowiecka trwa od 16 — 20 dni. Pobyt w porcie powinien być jak najkrótszy, ponieważ ławice śledzi w swoich wędrówkach przenoszą się szybko z miejsca na miejsce, a w grudniu znikają w głębokich wodach Atlantyku. W przerwach między rejsami, pierwsze dwie doby pobytu na lądzie są traktowane jako odpoczynek dla załogi, która jest całkowicie zwolniona ze swoich obowiązków i może udać się do domu. Trauler w tym czasie zostaje wyładowany i zaopatrzony na następną wyprawę w paliwo, wodę słodką, żywność oraz lód i sól potrzebne do przechowania ryby w stanie świeżym na czas od połowu aż do powrotu.

Między sezonami, w maju i czerwcu — jest przerwa trwająca około półtora miesiąca; przerwa ta wykorzystana jest na remonty kadłuba, maszyn i sprzętu rybackiego. W sezonie zimowym traulery polskie na zasadzie umów handlowych wyładowują „białą rybę" w portach państw obcych jak Anglia i Holandia, skąd otrzymujemy w zamian śledzie na bardzo korzystnych warunkach. Wtedy rybacy dalekomorscy żegnają się z krajem na 5 miesięcy, a czas wolny między wyprawami spędzają w portach zagranicznych. Praca załogi w zimie jest o wiele cięższa, ponieważ panujące sztormy na morzach, niska temperatura wody i powietrza oraz oblodzenie statku, dają się bardzo we znaki rybakom, pracującym bez żadnej osłony, na silnie kołyszącym się pokładzie.

Poza tym ryby dorszowate muszą być natychmiast po złowieniu wypatroszone, myte i przesypane lodem w ładowni, ze względu na ich skłonność do psucia. Oddzielona wątroba jest surowcem do wytapiania z niej tranu w znajdującym się na traulerze specjalnym warniku. Często załoga nie jest w stanie nadążyć z obróbką połowu, ponieważ przeciętny ciąg sieci po dnie morza trwa 2 godziny i może dać kilka, a nawet kilkanaście ton ryby. Trauler łowi w zasadzie tylko w dzień — od świtu do wieczora — rzucając kilka razy sieć do morza.

Czas naznaczony na odpoczynek i sen, jest bardzo krótki ze względu na konieczność wyciągnięcia sieci na pokład po ostatnim ciągu, zmagazynowanie ryby i ewentualne reperacje sieci. Przy braku szczęścia sieć może tak często zahaczyć o kamienie i wraki na dnie, że załoga pracuje tylko przy naprawie dziur, nie ciesząc oczu widokiem upragnionej zdobyczy. Jeśli łowisko jest dobre, statek w nocy dryfuje w oczekiwaniu świtu. Wtedy służbę na mostku pełnią kolejno rybacy, a w maszynie czuwa służbowa zmiana. Gdy teren połowu okaże się niewdzięczny, trauler wykorzystuje noc na wyszukiwanie lepszego łowiska.

Trauler dalekomorski obsadzony jest przeciętnie przez 19 ludzi załogi, których dzielimy na pokładowych i maszynowych.

Do pierwszych należą wszystkie funkcje związane z prowadzeniem statku, rybaczeniem, konserwacją ryby oraz utrzymaniem porządku i czystości. Do drugich, należy troska o sprawną pracę maszyny głównej i urządzeń pomocniczych jak winda kotwiczna, winda trałowa, pompy, warnik do wytapiania tranu i urządzenie chłodnicze ładowni, — jeśli znajduje się na statku. Szyper jest komendantem odpowiedzialnym za całość statku i załogi. Prowadzi nawigację, wybiera łowisko i dowodzi rybaczeniem. Ma do pomocy w tych czynnościach szturmana (nazwy stanowisk wzięte z języków obcych — polskie są w opracowaniu), który poza tym kieruje konserwacją ryby. Drugim pomocnikiem szypra jest bosman, na którym między innymi ciąży odpowiedzialność za właściwe wyposażenie magazynów traulera w narzędzie i części wymienne potrzebne do połowu. Cała trójka, a szczególnie szyper, muszą być dobrymi specjalistami w reperacji i zbrojeniu sieci, ponieważ tymi pracami kierują.

Kucharz gotuje posiłki dla całej załogi. Do jego obowiązków należy właściwie przechowywanie prowiantu i układanie jadłospisu. Do pomocy ma przydzielonego młodszego rybaka lub praktykanta. Pięciu starszych rybaków i pięciu młodszych uzupełnia załogę pokładową. Wykonują oni wszystkie prace jak: sterowanie, zbrojenie i naprawę sieci, patroszenie, solenie i lodowanie ryby, rzucanie i wybieranie trału oraz porządkowanie i czyszczenie.

Pierwszy mechanik jest kierownikiem załogi maszynowej i odpowiada za całość maszyn. Pełni służbę 6 godzinną z palaczem, dbającym o właściwe ciśnienie pary w kotle oraz trymerem, który podaje palaczowi węgiel i wyrzuca za burtę popiół. Następną zmianę tworzy drugi mechanik, zastępca kierownika maszyn, z palaczem i trymerem dobranym spośród młodszych rybaków na jedną podróż, tylko do i od miejsca połowu.

Załoga maszynowa w przeciwieństwie do pokładowej ma ustalony, stały, 12 godzinny dzień pracy.

Rybacy pokładowi pracują nieregularnie, — raz długo odpoczywają, innym razem dają z siebie maksimum wysiłku.

W rybołówstwie kutrowym, które jest jak gdyby miniaturą dalekomorskiego, stosuje się również wynagrodzenie w procentach od wartości połowu, lecz warunki pracy są odmienne. Rybak kutrowy wyjeżdża na połów, w zależności od pory roku i odległości miejsca połowu — na kilka godzin przed świtem i wraca wieczorem. Nie troszczy się zbytnio o zakonserwowanie ryby, sortuje tylko i układa je w skrzynki, tylko w wyjątkowych okolicznościach, np. w czasie bardzo upalnego lata — także patroszy. Łowiska są na ogół blisko portu i rybak, jest codziennie w domu, a więc może korzystać w naprawie sieci z pomocy rodziny lub jakiegoś warsztatu, co zwiększa intensywność połowu (pozwala wyjść w morze z zapasową siecią i nie tracić dnia połowu). W niedzielę i święta rybacy odpoczywają w domu. W wypadku sztormowej pogody kuter zostaje w porcie i usuwa wady oraz braki, nie ryzykując jakiejś złej przygody. Ilość załogi na kutrze zależna jest od jego wielkości; załoga średniego kutra liczy 4 — 5 ludzi.

Rybacka łódź motorowa, obsadzona jest przeciętnie przez 2 — 3 ludzi. Jeden z nich, najczęściej kierownik, obsługuje motor. Większe łodzie wychodzą na połowy pławnicowe łososi. Na ogół jednak łodzie motorowe, jak i żaglowe — wiosłowe, łowią przy brzegach na haczyki i sieci zastawne. W kwietniu i maju, zastawiają mance śledziowe w Zatoce Gdańskiej. Rybacy łodziowi są bardzo uzależnieni od pogody i stanu morza.

W całym szeregu miejscowości, rybacy łódkami łowią sezonowo na pobliskich zalewach i jeziorach przybrzeżnych. Technika połowu na zalewach Szczecińskim i Wiślanym, jest bardzo zbliżona do pracy na morzu.

Ogólnie mówiąc, praca każdego rybaka morskiego, jest dobrze płatną, lecz jest jedną z najtrudniejszych i najtwardszych. Przypadkowość rezultatów i zdradliwe niebezpieczeństwa, czyhające w żywiole morskim na życie ludzkie, czyni z tego zawodu najlepszą szkołę silnych charakterów.

Opieka i troska naszego Rządu, ujawniona w marcowej uchwale Rady Ministrów, odnośnie rybołówstwa i rozbudowa floty rybackiej przewidziana w planie 6-letnim, jest najlepszą gwarancją, że staniemy mocną stopą na rybnych morzach świata. — Przed młodymi a „twardymi" chłopcami stoi otworem droga do tego pasjonującego zawodu.

Bewu

BUDUJEMY MODEL
KUTRA RYBACKIEGO

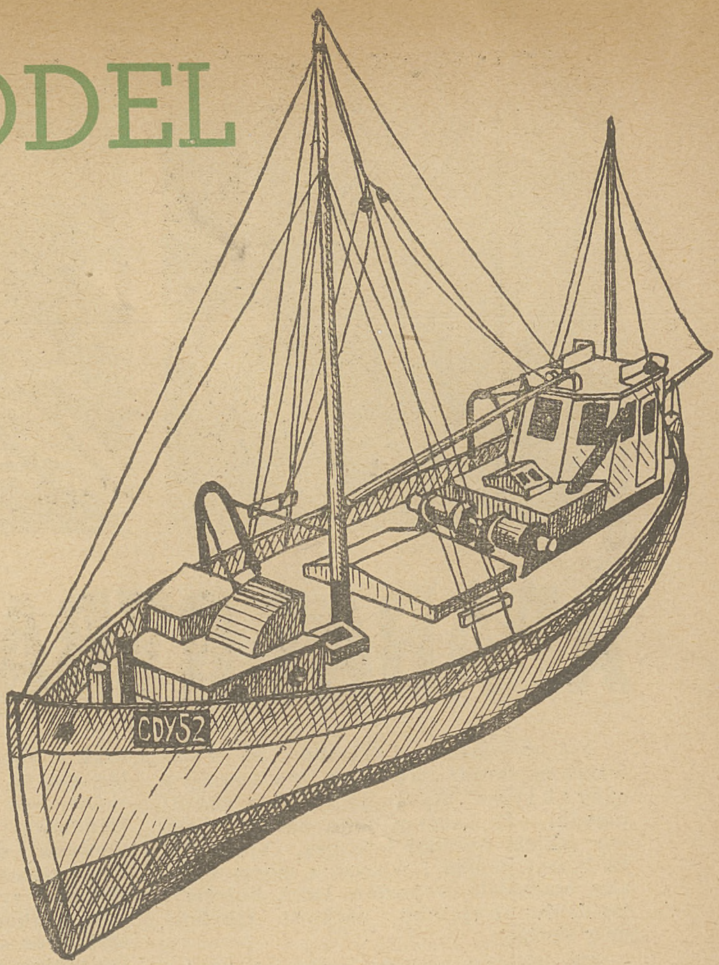
W związku z głośną już w całym kraju akcją „R" i my — modelarze — musimy pomyśleć o uzupełnieniu naszej modelowej floty — jednostkami rybackimi. Budowaliśmy już traulery, obecnie weźmiemy się za kutry. Statek, którego plany widzicie poniżej — jest to popularny w naszych warunkach kuter 15 m długości. Typ ten nazywa się Mir 20a i był budowany w dużych seriach pomiędzy 1946 a 1948 rokiem. Nabyte w międzyczasie doświadczenia pozwoliły na skonstruowanie szeregu bardziej jeszcze udanych typów, tak że budowa kutrów Mir 20a została ostatnio zaniechana. Niemniej w skład naszej floty rybackiej wchodzi co najmniej kilkadziesiąt takich jednostek, a większość pozostałych, jest do nich bardzo w wyglądzie i konstrukcji zbliżona.

Ponieważ kuter, w porównaniu z poprzednimi budowanymi przez nas jednostkami, jest bardzo mały — rysunki jego podane są wyjątkowo w skali 1:100. W tej skali znacznie łatwiej będzie go budować. **Gdyby jednak ktoś chciał zachować proporcje pomiędzy kutrem a poprzednimi modelami — musiałby go wykonać w skali 1:200. W tym wypadku trzeba by poniższe rysunki dwukrotnie pomniejszyć!**

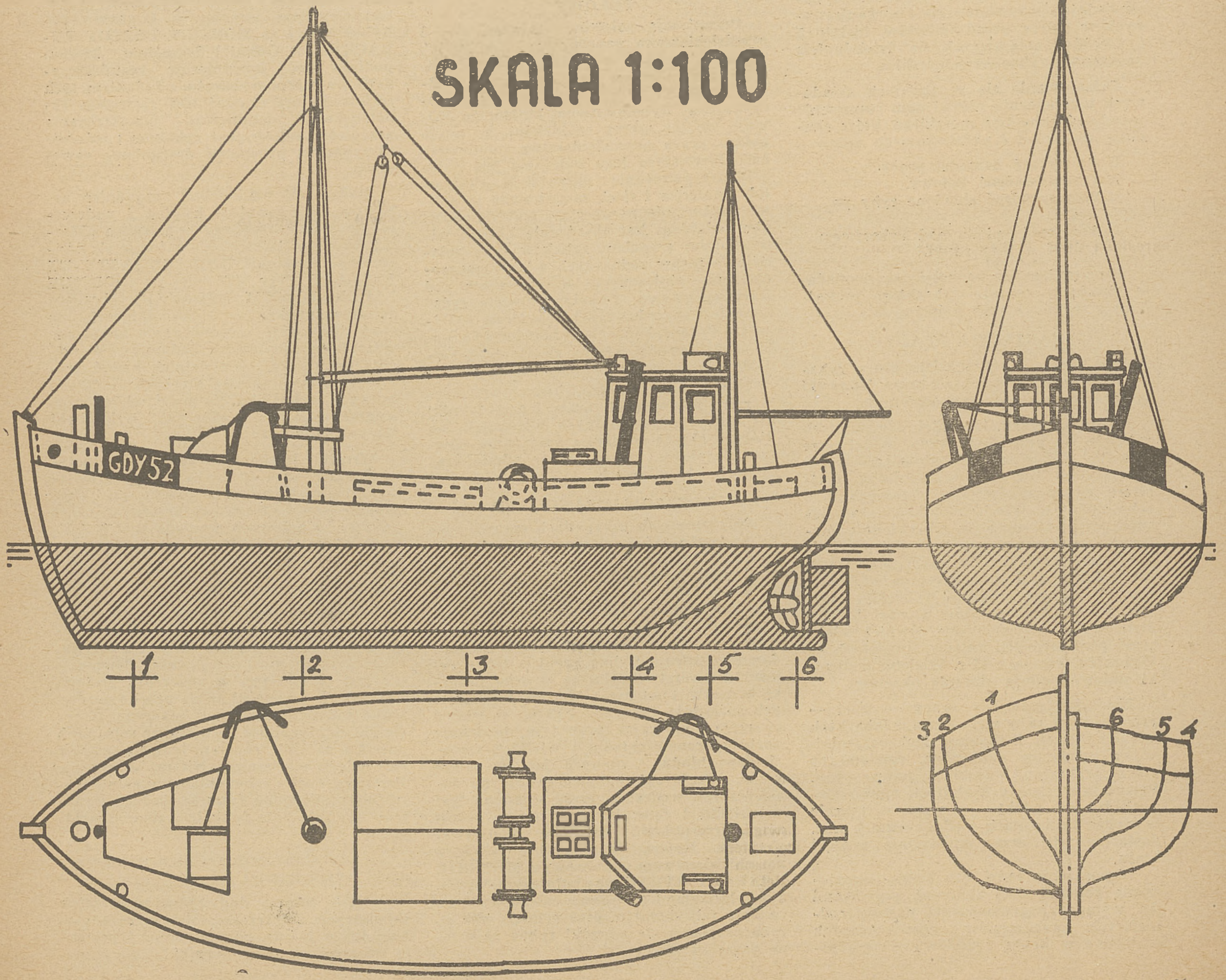
Jeśli chodzi o sposób budowy — nie ma tu nic nowego ani trudnego. Kto zbudował holownik zamieszczony w poprzednim n-rze „Młodego Żeglarza" — ten nie powinien mieć teraz żadnych kłopotów z kutrem.

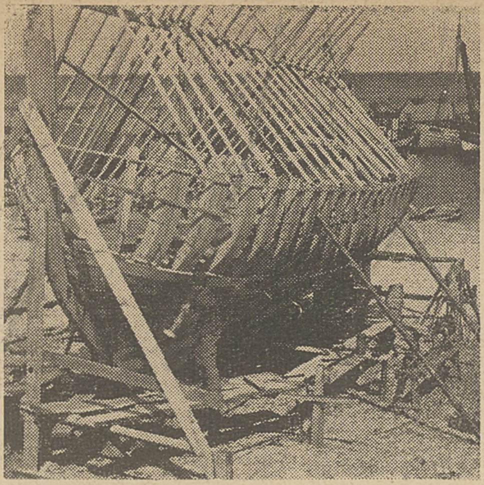
W sposobie malowania kutrów rybackich panuje wielka dowolność. Bywają kutry czarne, szare, białe, zielone, a nawet czerwone. Proponujemy byście Wasze modele pomalowali w taki sposób, w jaki pomalowane są obydwa kutry PCWM: kadłub poniżej linii wodnej — czerwony, powyżej — jasno szary. Nadburcie — ciemno szare z czarnymi prostokątami w okolicy dziobu. Na prostokątach białą farbą wykonujemy znaki rejestracyjne kutra. Np. — „Gdy-52" (Jest to numer pecewuernowskiego kutra typu Mir 20a; drugi kuter PCWM — „Gdy-84" jest pochodzenia duńskiego). Pokład i wierzch luku ładowni — zatrzymują naturalny kolor drzewa. Ołówkiem znaczymy jedynie deski. Maszty — również naturalnego koloru, z wyjątkiem topów, które malujemy na biało. Boki kambuza, luku ładowni oraz luku motorowni — ciemnoszare. Sterówka — biała. Wierzchy wszystkich nadbudówek a także wierzch nadburcia — zielone. Wszystkie otwory, komin z kambuza, rura wydechowa motorowni, fundament sterówki i motorowni, kozły sieciowe oraz winda — czarne. Osłony świateł pozycyjnych na dachu sterówki — z zewnątrz ciemno szare, wewnątrz odpowiednio: prawa — zielona, lewa — czerwona.

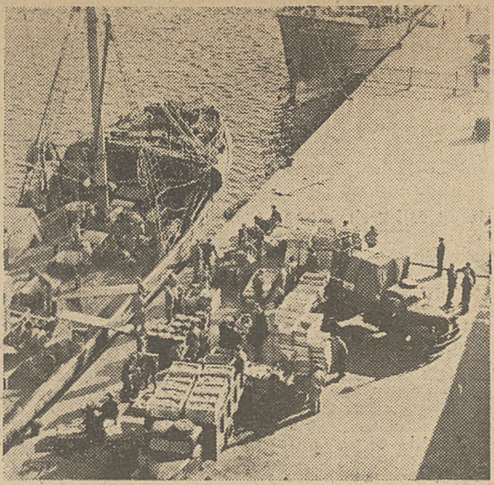
S. W. i J. M.



SKALA 1:100









APARAT RYBACTWA MORSKIEGO

Nie obawiaj się, Czytelniku, bo te tajemnicze słowa: aparat rybactwa morskiego, nie kryją w sobie żadnej zagadki. W każdym razie nie oznaczają one jakiejś wielkiej maszyny, która stoi na brzegu morza i wysysa z morza ryby, aby oszczędzić wyjazdów łodzi, kutrów i traulerów i ciężkiej harówki rybaków przy sieciach.

Określeniem tym po prostu obejmujemy ogół wszystkich zespołów ludzkich, odpowiednio wyposażonych, zorganizowanych w szereg przedsiębiorstw, instytucji i urzędów, zajmujących się działalnością związaną z rybactwem morskim.

Orientowanie się w częściach składowych tego aparatu ułatwi nam rozumienie zagadnień rybactwa morskiego, które skupiają się wokół 4 podstawowych zadań:

1) Dostarczać narzędzi pracy.
2) Przeprowadzać połowy.
3) Rozprowadzać złowione ryby po kraju.
4) Roztaczać opiekę nad rybactwem i dbać o jego rozwój.

Przyjrzyjmy się po kolei, jak wyglądają składniki aparatu rybackiego w każdym z wymienionych działów.

NARZĘDZIA PRACY

Podstawowym narzędziem pracy rybaka są łodzie, kutry i większe jednostki wraz z kompletnym wyposażeniem.

Produkowaniem jednostek drewnianych zajmuje się przedsiębiorstwo państwowe Stocznie Rybackie, zatrudniające zespół specjalistów: inżynierów, techników, majstrów, pracowników administracyjnych i robotników w trzech ośrodkach stoczniowych wyposażonych w odpowiednie maszyny i urządzenia w Gdyni, Ustce i Świnoujściu. Zdarza się, że pojedynczy rybak sam sobie buduje łódź, ogromna większość nowych jednostek flotylli rybackiej wyszła jednak z warsztatów Stoczni Rybackich. Wyremontowały one również większość poniszczonych kutrów, przejętych na Wybrzeżu wiosną 1945 r. Większe jednostki stalowe budują stocznie okrętowe.

Następne narzędzie pracy — sieci — produkowane są w głębi kraju w fabrykach włókienniczych. Z tkaniny sieciowej, miejscowe warsztaty sieciarskie, rozsiane po całym wybrzeżu, wykonują gotowe sieci. Pewne typy sieci o kształtach nieregularnych jak np. włoki — wiązane są ręcznie w tychże sieciarniach z odpowiednich nici, dostarczanych przez przędzalnie z głębi kraju.

Wyposażenie łodzi, czy kutra, zmontowanie gotowej sieci z linami, pływakami itp. wymaga nagromadzenia najróżnorodniejszych przedmiotów, produkowanych częściowo w kraju, częściowo sprowadzanych z zagranicy. Zaopatrywaniem rybołówstwa w te artykuły zajmuje się przedsiębiorstwo państwowe Morska Centrala Handlowa. Zespół zatrudnionych tu handlowców dba o zakupywanie ze źródeł krajowych i zagranicznych wszystkiego, co potrzeba rybakowi, począwszy od haczyków, a skończywszy na motorach do kutrów oraz samych kutrach, które w MCH też można nabyć.

POŁOWY

Organizacją połowów zajmują się 3 przedsiębiorstwa państwowe: „DALMOR", wyspecjalizowane w połowach dalekomorskich przy pomocy traulerów oraz „ARKA" i „BARKA" poławiające przy pomocy kutrów. Rybołówstwem kutrowym zajmuje się też szereg spółdzielni. Na czym polega praca przedsiębiorstwa połowowego? Pierwszym jego zadaniem jest należyte przygotowanie narzędzi tj. kutrów lub traulerów i sieci, zaopatrzenie w paliwo, wykonanie napraw po połowie. Drugim zadaniem jest obsadzenie kutrów odpowiednim zespołem rybaków oraz załatwianie spraw związanych z ich wynagrodzeniem, obliczonym w procentach od wartości połowu. Trzecim wreszcie zadaniem jest sprzedaż ryb i ściągnięcie należności. Prawie każde przedsiębiorstwo połowowe prowadzi własną sieciarnię, a rzadziej własne warsztaty naprawcze.

Intensywnie łowiące kutry przedsiębiorstw połowowych mają lepsze wyniki niż kutry indywidualnych właścicieli, na których głowie spoczywa poza samą czynnością połowu, szereg spraw administracyjnych i handlowych.

ROZPROWADZANIE RYB

Po rozmaitych perypetiach sprawa rozprowadzania ryb zorganizowana została w sposób jednolity. Zajmuje się tym wyłącznie spółdzielczo-państwowa CENTRALA RYBNA, która skupuje wszystkie połowy zarówno morskie, jak i śródlądowe i rozprowadza do własnych sklepów, rozsianych po kraju w liczbie około 200. Od niedawna Centrala Rybna przejęła także całość przetwórstwa rybnego — więc fabryki konserw i większe wędzarnie. Część ryb sprzedaje Centrala Rybna w stanie świeżym, używając przy tym do transportu wagonów-chłodni i wielkich samochodów-chłodni, znanych już w całym kraju. Część ryb oddana zostaje do zasolenia lub wędzenia, część składana jest w chłodni i zamrażana, wreszcie reszta ulega przerobieniu na różne konserwy. Centrala Rybna współpracuje ściśle z przedsiębiorstwem państwowym MORSKIE ZAKŁADY RYBNE, zawiadującym wszelkimi chłodniami na terenie całego wybrzeża oraz fabrykami mączki rybnej, w których przerabia się odpadki rybne na cenne pasze zwierzęce.

Centrala Rybna zajmuje się także wywożeniem ryb za granicę, w zamian za co uzyskujemy dewizy, za które zakupujemy potrzebne nam maszyny.

OPIEKA I TROSKA O ROZWÓJ

Nad całością spraw rybackich czuwa Ministerstwo Żeglugi przez DEPARTAMENT RYBOŁÓWSTWA. Tu się skupia centralna myśl kierownicza, tu powstaje plan, regulujący całość zagadnień rybactwa. Organami terenowymi Departamentu Rybołówstwa są MORSKIE URZĘDY RYBACKIE w Gdyni i Szczecinie, którym podlega sieć kontrolerów rozmieszczonych po całym wybrzeżu. Zadaniem tych instytucji jest czuwać nad rozwojem rybołówstwa, dopilnować przestrzegania przepisów, rejestrować rybaków i jednostki rybackie, prowadzić doszkalanie zawodowe.

Badaniami naukowymi zagadnień rybactwa, wydawaniem książek i podręczników oraz czasopisma pod nazwą „Morski Biuletyn Rybacki" — zajmuje się państwowa instytucja MORSKI INSTYTUT RYBACKI. Przy MIR pracuje MORSKIE LABORATORIUM RYBACKIE, obsadzone przez naukowców, posiadających do swej dyspozycji odpowiednio urządzone laboratoria oraz statek badawczy. W wyniku żmudnych, wieloletnich badań gromadzi się zasób wiedzy o rybach morskich, żyjących w Bałtyku, na podstawie którego wypracowuje się praktyczne wskazówki dla rybaków.

Wreszcie trzeba też wspomnieć o instytucji przychodzącej często z pomocą rybakom biedniejszym w wypadku gdy chcą zakupić nowy sprzęt, czy przetrwać okres przerwy w połowach. Jest nią BANK RYBAKÓW MORSKICH, zorganizowany na zasadach spółdzielczości.

A JEDNAK MASZYNA

Na wstępie zastrzegliśmy się, że aparat rybactwa morskiego to nie maszyna, stojąca na brzegu. Dobiegając do końca artykułu, zaczynamy mieć wątpliwości. Pewnie — nie jest to maszyna w znaczeniu dosłownym, ale w przenośni aż się prosi o porównanie z dobrze działającą maszyną. Kręcą się kółka, zazębiając się ściśle ze sobą, tryb natrafia na tryb, równym tempem pracuje cały wielki mechanizm. Nie ma w nim nic zbędnego, każdy człon składowy pełni swoją ściśle określoną funkcję, będącą punktem wyjścia dla funkcji członu sąsiedniego.

— Oto obraz systemu planowej gospodarki socjalistycznej.

— Nie interes indywidualny cząstek składowych, a interes całości, wyrażony w jednolitym planie, nadaje tempo i pozwala osiągnąć najlepsze wyniki.

ZWIEDZAMY

NOWOCZESNY PORT RYBACKI

Zapraszamy Was dziś, Czytelnicy, na wycieczkę po porcie rybackim. Nie będzie tak męcząca jak poprzednia do portu handlowego — port rybacki bowiem jest znacznie mniejszy. Będzie za to równie ciekawa — a jak wystarczy czasu to wstąpimy do którejś z wędzarń na świeżo wędzone flądry. A to przysmak nie byle jaki!...

Zatem — idziemy! Nasz spacer rozpoczniemy w punkcie (1). Przed nami — po prawej stronie — rozciąga się złocista, piękna plaża. Już niedługo zjawią się tu wczasowicze by zażywać słońca i kąpieli. Z tyłu za nami duży, piasczysty plac wykorzystywany jest przez rybaków do suszenia rozpostartych na drążkach sieci. Tuż przy falochronie portu znajduje się wyciąg i przystań dla małych łodzi rybackich (2). Spójrzcie — kilka z nich wyciągniętych na brzeg oczekuje — aż silny wiatr i wzburzone morze — bielejące grzywami poza falochronem — uspokoją się i rybacy łódkami będą mogli bezpiecznie wypłynąć na połów.

Chodźmy dalej. Znajdujemy się teraz pomiędzy budynkami. Na prawo widnieje kompleks zabudowań dużego zakładu przetwórstwa rybnego (3). Oprócz wędzarni — łatwej do odróżnienia dzięki charakterystycznym kominom — mieści się tu także fabryczka konserw i marynat rybnych. Na podwórku — stosy skrzynek i beczek.

Po lewej mijamy duży nowoczesny gmach. To „Dom Rybaka" (4). Jest to hotel — pensjonat dla rybaków dalekomorskich, znajdujących się czasowo na lądzie. Tutaj również znajduje się świetlica rybacka, biblioteka i czytelnia, lokale związkowe i partyjne, przedszkole dla dzieci rybaków, spółdzielnia i kilka jeszcze innych pożytecznych placówek społecznych. Zaraz w następnym budynku (5), na którego szczycie znajduje się maszt sygnalizacyjno-ostrzegawczy, znalazły pomieszczenie: kapitanat portu, stacja meteorologiczna, władze administracji rybackiej, oraz portowy urząd zdrowia. Mieści się tu też placówka straży celnej i wojsk ochrony pogranicza.

Skręćmy teraz w prawo, na molo. Prostopadle do nabrzeża wznoszą się drewniane pomosty, przy których przycumowało kilkanaście kutrów (6). To jest część portu przeznaczona dla postoju flotylli kutrowej. Dziś jest sporo kutrów przy pomostach, bo na morzu panuje sztormowa pogoda. Nie na darmo wisi ostrzeżenie na maszcie na budynku kapitanatu. Kiedy jednak morze się uspokoi — przy pomostach jak wymiótł. Dopiero późnym wieczorem wracają kutry z połowu, cumują na swoich stałych miejscach i rozpoczynają pospieszny wyładunek. Setki skrzynek ze świeżą rybą wędrują wprost do samochodów — chłodni lub wagonów — lodowni i jeszcze tej samej nocy wyruszają na zaplecze do konsumenta. Część połowu transportowana jest do ogromnych hal, w których znajdują się patroszalnie, solarnie i magazyny (7 i 8). Po wypatroszeniu, wymyciu i ewentualnym zasoleniu ryby wędrują również w głąb kraju lub za granicę, względnie skierowywane są do zakładów przetwórczych. Dłuższe składowanie świeżej ryby możliwe jest jedynie w chłodni.

Przemysł rybny potrzebuje znacznych ilości skrzynek i beczek. Zapotrzebowanie to zaspakaja specjalna fabryczka, mieszcząca się również na molo (9). Produkuje ona różne odmiany skrzynek na rybę oraz beczki używane w rybołówstwie dalekomorskim (tzw. kantresy) a także beczki handlowe, przeważnie do śledzi.

W samym narożniku mola znajduje się fabryka mączki rybnej (10). Co tacy jesteście delikatni, że zatykacie nosy? Ano, trudno żeby pachniało — kiedy przerabia się tu na doskonałą paszę dla świń i bydła wszelkie odpadki rybne — wnętrzności, łby itp. Zgniłe ryby zamiast wyrzucać, również się przerabia na pożyteczny produkt.

U szczytu mola ulokowały się stacje bunkrowe zaopatrujące jednostki rybackie w paliwo. Na wprost nas znajduje się stacja płynnych materiałów pędnych tj. ropy i benzyny (11), na lewo — stacja węglowa (12). Załadunek ropy odbywa się przy pomocy pomp i rurociągów (zbiorniki znajdują się pod ziemią), węgla zaś — przy pomocy transporterów.

Ale oto i jesteśmy po drugiej stronie mola. Przy tym nabrzeżu króluje rybołówstwo dalekomorskie. Wielkie hale w pierwszej linii (14 i 17) to magazyny rybne oraz patroszalnie i solarnie. Budyneczek znajdujący się pomiędzy halami mieści biura przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich (15). Analogiczne biura jednego z przedsiębiorstw połowów kutrowych znajdują się w głębi mola (16). Duży niski budynek — hangar w drugiej linii nabrzeża — jest wielką sieciarnią prowadzoną przez przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich.

Wróćmy na nabrzeże. Mamy okazję przyjrzeć się przycumowanym tu traulerom dalekomorskim. Jeden z nich wyładowuje właśnie przywiezioną z połowu rybę, inne — przygotowują się do odpłynięcia w nowy rejs. Tuż obok ogromnej chłodni rybnej (18) jeden z traulerów załadowuje sztuczny lód, potrzebry do konserwowania w czasie podróży, złowionych ryb. (19). Ze znajdującej się w budynku chłodni — fabryki sztucznego lodu — białe cegiełki wędrują długą rynną do stojącego na nabrzeżu młynka, skąd zmielone w postaci drobnych kawałeczków zsypują się do ładowni traulera.

Chłodnia rybna, górująca swoją masą ponad całym portem, jest obiektem niezwykle ważnym dla każdego portu rybackiego. Pozwala ona na długoterminowe magazynowanie zapasów złowionej wzg. importowanej ryby. Prócz tego przy chłodni, obok fabryki sztucznego lodu, mieści się zwykle zamrażalnia ryb.

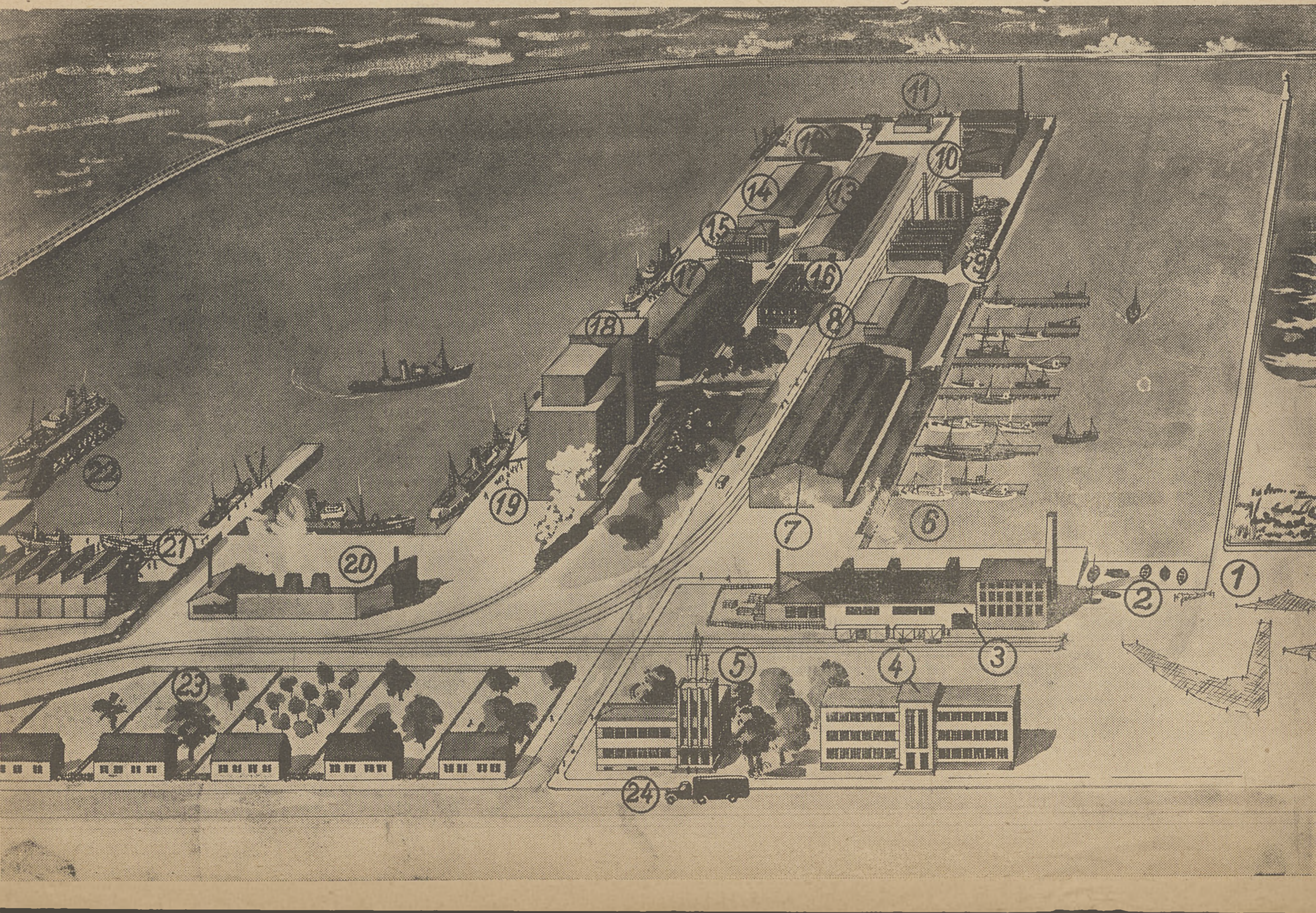
Idziemy dalej. Minąwszy dymiącą zawzięcie wędzarnię (20) natykamy się na siatkę drucianą ogradzającą teren stoczni rybackiej (21). Tutaj buduje się łodzie i kutry, tu również poddaje się je remontom, wyciągając w razie potrzeby na brzeg przy pomocy specjalnego slipu. Także traulery korzystają często ze stoczni, szczególnie z jej pływającego doku (22), który umożliwia przegląd i remont podwodnych części kadłubów.

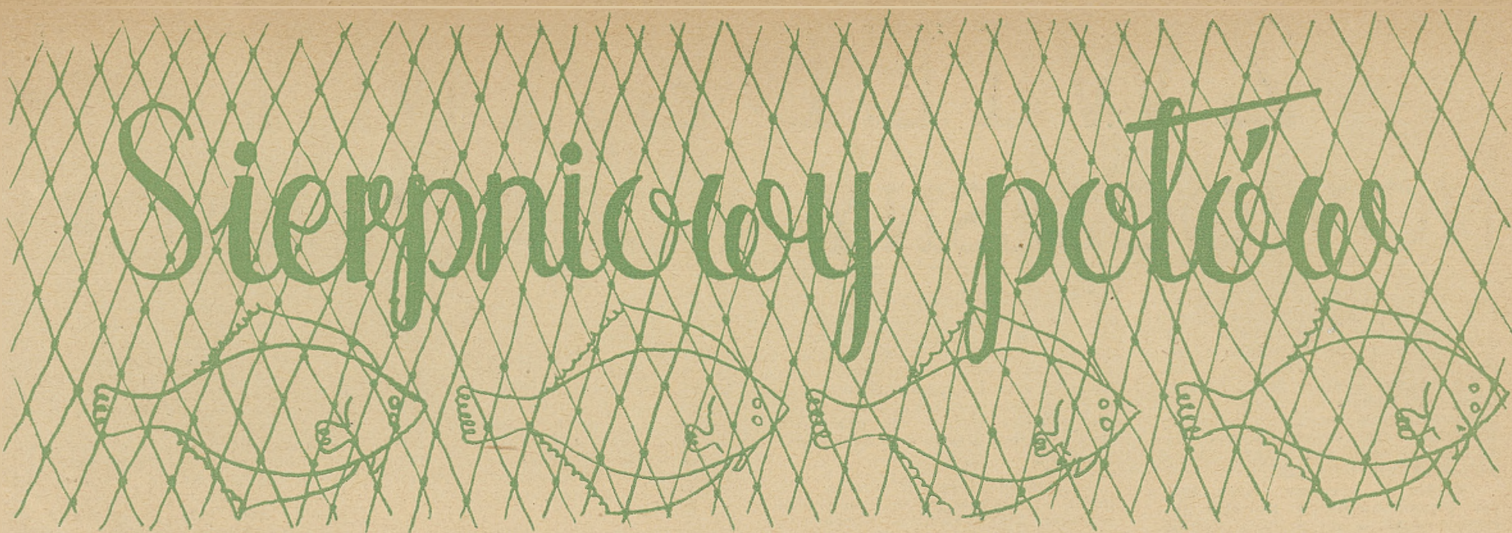
Wracamy. Milutkie niewielkie domki z ogródkami — to kolonia rybacka (23). Od strony chłodni, sapiąc zawzięcie, zbliża się parowóz ciągnąc za sobą sznur białych wagonów — lodowni. Od nabrzeża gdzie odbywa się przeładunek dochodzą nas okrzyki robotników. Turkocze młynek mielący sztuczny lód.

Jesteśmy już na ulicy. Właśnie stanęliśmy na rogu koło kapitanatu, kiedy nadjechał ogromny, czerwony samochód-chłodnia (24), wracający gdzieś z zaplecza po nowy transport świeżej ryby.

Świeżej ryby? Zaraz! Mieliśmy przecież wstąpić do wędzarni na świeżo wędzone flądereki! Chodźmy zatem.

J. M.





Sierpniowy połów

Przyszedł sierpień i rozjaśnił najbardziej zatroskane serca. Rybacy nie tłukli się już koło pustej, bezrybnej w tej chwili zatoki Zalewu Wiślanego. Zarzucili sieci na plecy i pomaszerowali o świcie nad szumiący brzeg morza.

Na wschodzie czerwień jak krew kapała na piasek i czekające łodzie. Lekki wiatr z południa poruszał różnokolorowymi sztan-



gami*), leżącymi w dziobach łodzi. Daleko, na rozkołysanej przestrzeni, trzepotała już wiosłami jedna z łódek. Po czystym błękicie szybowały białe mewy. Krzyczały o szczęściu latania.

Rybacy zbierali swoje sieci, suszące się od wczoraj na szeroko rozstawionych płotkach wzdłuż plaży.

Załoga nasza składała się z czterech rybaków.

Jan siedział już w łódce i wyczerpywał z niej wodę. Po pustej plaży nadbiegł jeden z letników. Obiecano go wziąć na połów. Ciekawy był, jak to się pracuje w kołyszącej łodzi. Szkoda, że wiatr jest zbyt słaby, aby rozwinąć żagiel.

Pod łódź podłożono szyny z długich, wąskich desek, a w poprzek okrągłe kloce drzewa. Rybacy wparli się w łódź i poczęli ją toczyć ku morzu. Nie zdołała się oprzeć ich silnym ramionom. Zjeżdżała ku wodzie. Letnik doskoczył i zaczął pomagać. Zbratały się ręce opalone i białe.

Łódź kołysała się już na wodzie, gwałtownie podrzucana przez przybrzeżną falę. Dalej czterokrotnie łamały się „rewki", niebezpieczne przy sztormie, zalewające łódź, zanim wychyli się na szerokie morze.

Do łodzi wpadły tłumoczki impregnowanych sieci. Jeden po drugim wskoczyli rybacy, brodząc w wodzie w gumowych butach. Stefan został na brzegu. Letnik zajął jego miejsce w łodzi i ujął oburącz ogromne wiosło. Fala z „rewek" pryskała przez dziób łodzi, która rzucała się niecierpliwie. Załopotały skrzydła jasnych wioseł, zaskrzypiały w dulkach — i łódź pomknęła.

Słońce z czerwonego stało się złote i wylało na wodę cały zapas swego światła. Rozmigotała woda tysiącami iskier. Łódź weszła na długą, spokojną falę i uniosła ludzi w błękitną dal.

Jechaliśmy już tak długo a brzeg ciągle wydawał się blisko.

Kilka kilometrów wydaje się małą przestrzenią odgradzającą nas od brzegu.

Wiatr wiał nam w plecy i pomagał wioślarzom. Letnik pracował wytrwale, choć widać było wysiłek nieprzyzwyczajonych ra-



mion. Niech pozna codzienny trud rybaków. Nagle twarz mu zbladła i pochylił się nad burtą, choć pogoda była wspaniała, a fala tylko lekko kołysała.

Już widać cel.

Na wyginającej się płaszczyźnie zatańczyła malinowa sztanga, unoszona na powierzchni przez dwie bliźniacze bojki. Trzecia bojka, pomarańczowa i ładna jak dziecięca piłka, podskakiwała obok. Na dnie, daleko w głąb, obciążone kotwicą, czekają nasze sieci.

Nastąpiła szybka zmiana miejsc. Teraz dwóch wiosłowało, trzeci wyciągał sieci.

Najpierw Felek uchwycił za sztangę, kiedy łódź, tuż, tuż, otarła się o nią w zgrabnym obrocie. Wciągnął ją do łódki kapiącą od wody. Potem począł szybko ciągnąć za linkę, idącą od niej głęboko, do dna morskiego. Linka, na dnie łodzi, skręcała się w zwoje jak olbrzymi wąż.

W końcu ukazała się rozczochrana głowa kotwicy. Jeden ruch — i została ona poderwana do łodzi. Legła obok linki połyskliwa jak potworny krab.

Teraz obnażyła się z wody linka, prowadząca do sieci. Rybak stał, szeroko wsparty nogami o dno łódki, zgięty nisko nad burtą. Łódź poruszała się ledwo widocznie. Ręce rybaka moknąc w wodzie posuwały się miarowo wzdłuż linki. Jest sieć! Pracowite dłonie poczęły wciągać szybkimi ruchami cienką przędzę sieci, zczepioną jedna z drugą w wielometrową ciągłość. Wioślarze wolnymi ruchami kierowali łódź w stronę wynurzających się sieci. Felek ryczał: — Wolno! Wolniej! Wolno, do cholery! Tylko lewym wiosłem, lewym wiosłem!

Teraz łódź szła ukosem do brzegu. Fala mocno biła w jej burtę i letnikowi wydawało się, że się mocno zmieniła pogoda i zanosi się na sztorm, tym bardziej, że wschód z jasnym słońcem pozostał za plecami i na wprost nas, zamiast błękitu, widziało się przewalający, połyskliwy ołów. Słone bryzgi chlustały w twarz.

Tymczasem ukazywała się sieć po sieci z uczepionymi u dołu rybami, jak gałęzie drzew pełne owoców. Rybak przewiązywał każdą w osobny snopek i rzucał pod nasze nogi. Flądry trzepotały w oczkach sieci, lecz wydobyć się nie mogły. Druga sieć, czwarta, siódma, dziesiąta... Poprzeczna fala bije w łódź i mocno ją kołysze. Moknie ubranie letnika nieosłonięte gumą. Na brwiach krople wody, lecz twarz wesoła. Teraz wiatr bije w twarze.

Zapomnieliśmy o słońcu, szerokiej kopule błękitnego nieba, mewach z wysoka kokietujących białymi brzuszkami. Widzieliśmy jedynie sieci pełne flądr! Śmiały się nam twarze do ich płaskich ciał drgających w przędzy.

Złoto morza!

Okrągłe jak monety, choć czarne i śliskie od wody. Czy los się obraca ku nam?

Coś się przesiliło tego ranka, coś się odmieniło.

Jakaś diabelska moc, wydmuchująca z północy ostry wiatr, gnący wodę w nieprzebyte, spienione wały, jakaś diabelska moc, zaklęta w złorzeczeniach opuszczających ten brzeg Niemców — prysnęła nagle.

Jakby jakaś dobra ręka odjęła czar.

Morze okazało swój gest: oto macie, bierzcie!

Mieliśmy pełną łódź ryb. Wyjęto ostatnią sieć z wody.

Łódź zrobiła półobrót i popychana parą ramion skierowała się znowu w morze. Kołysanie ustało. Nowe sieci poszły na dno Bałtyku.



Dwóch rybaków rozwijało je, siedząc na brzegu łodzi. Kładły się one na ruchliwej posadzce wodnej jak ażurowy chodnik. Wesołe słońce ślizgało się po nich. Obejrzeliśmy się. Ranek minął i szło na południe. Jak ten czas leci!

Wiatr się wzmógł i morze przelewało się pod nami. Ogromny, groźny, piękny świat. Świat ryb, muszli i drogich bursztynów leżał pod cienką deską łodzi.

Część pracy została zrobiona.

Wracaliśmy jacyś inni, radośniejsi, młodsi. Morze zmyło z nas zniechęcenie ostatnich miesięcy, zwątpienie, biedę, małość naszych dusz.

W bryzgach fal, słonym wietrze, w łodzi pełnej ryb i sile nabranej przez walkę z przeciwnościami — znaleźliśmy się nareszcie.

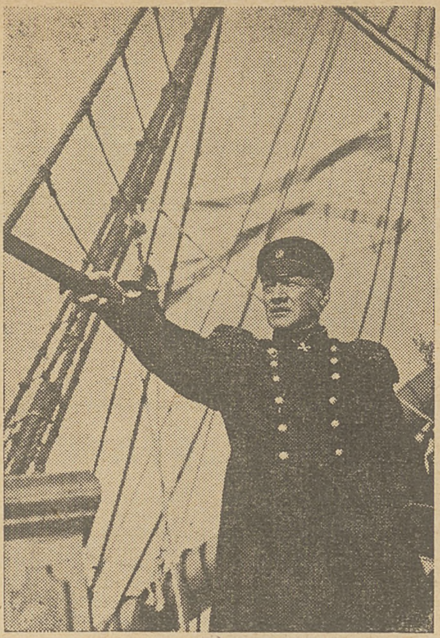
JANINA BADOWSKA

---

*) sztanga — chorągiewka na długiej tyce opatrzona korkiem, służąca na oznaczanie miejsca, gdzie są zarzucone sieci lub sznury. Każdy rybak ma swój kolor.

Z CYKLU: SŁAWNI LUDZIE MORZA

ADMIRAŁ PAWEŁ NACHIMOW i SZKOŁA JEGO IMIENIA



Admirał Nachimow w czasie bitwy pod Sinopą.
(zdj. z filmu „Adm. Nachimow")

W ostatnim numerze „Młodego Żeglarza" pisaliśmy o jednym ze sławnych rosyjskich ludzi morza, o admirale Stefanie Makarowie, który zginął na pancerniku „Pietropawłowsk". Pisaliśmy wówczas, że pamięć o czynach i zasługach Makarowa przetrwała do dziś, stając się przykładem dla radzieckich marynarzy.

Jest jeszcze obok Makarowa inny wielki dowódca floty rosyjskiej, tym razem czarnomorskiej, którego imię jest po dziś dzień szanowane i czczone przez całą Flotę Wojenną ZSRR. Człowiekiem tym jest admirał Paweł Nachimow.

Admirał Nachimow urodził się w roku 1802. Po ukończeniu szkół postanowił poświęcić się służbie wojskowej we flocie. Niezwykle zdolny, już podczas pobytu w szkole wojennej, zwrócił na siebie uwagę przełożonych, toteż w czasie służby awansował bardzo szybko.

Po raz pierwszy odznaczył się Nachimow, mając 25 lat, podczas bitwy pod Nawarinem, w 1827 roku, czym otworzył sobie ostatecznie drogę do kariery wojskowej.

Nachimow był człowiekiem głębokiej wiedzy, surowego charakteru, nadzwyczaj wymagającym, jednako od podwładnych jak i od siebie. Równocześnie przejawiał nadzwyczajną wprost troskę o marynarzy, za co był przez nich bezgranicznie kochany. Wiele razy, w decydujących momentach walki czy pracy, świecił przykładem, pracując i walcząc na równi z załogą.

Najważniejszym, najbardziej brzemiennym w sukcesy okresem w życiu wielkiego admirała był okres wojny krymskiej. Nachimow dowodził wtedy flotą Morza Czarnego.

Był rok 1853, Anglia, Francja, Turcja i królestwo Sardynii, po słynnym zatargu o ochronę miejsc świętych w Palestynie, wypowiedziały Rosji wojnę. Admirał Nachimow dowodził wtedy niezbyt liczną flotą żaglową, podczas gdy flota przeciwnika miała już w swym składzie jednostki o napędzie parowym, szybsze i lepiej uzbrojone. Toteż Nachimow uważał, że aby móc skutecznie bronić swych baz, należy zaatakować natychmiast najbliższego przeciwnika — Turcję — w jego własnych portach. W przeciwnym bowiem razie, flota rosyjska może ulec zniszczeniu w swej własnej bazie.

Opierając się na powyższym przeświadczeniu, wbrew przeciwnym mu głosom, Nachimow wyprowadził z Sewastopola swą eskadrę i po rejsie przez Morze Czarne, uderzył na silną twierdzę turecką i bazę floty — Sinopę.

Podszedł pod port i nie zważając na ilość stojących na redzie okrętów tureckich ani na siłę fortecznej artylerii, zaatakował okręt admiralski i kilka najbliżej zakotwiczonych jednostek. Manewr się udał, flota turecka nie zdołała się rozwinąć, toteż została sromotnie rozbita. Sukces Nachimowa był zupełny, lecz niestety, nie został on przez carat należycie oceniony i wykorzystany.

Zmienne koleje wojny przyniosły w dwa lata później, w 1855 roku, atak sprzymierzonych flot na Sewastopol, połączony z desantem oddziałów lądowych. Obronę portu i twierdzy powierzono Nachimowowi, który bronił się po bohatersku. Flotę swą, złożoną z żaglowców, rozbroił a następnie zatopił, blokując wejście do portu.

Niestety, Sewastopol nie oparł się blokadzie i atakom lądowym. W czasie jednego z niezliczonych szturmów zginął też admirał Nachimow, lecz pamięć o jego czynach przetrwała do dziś.

Oto jedna z największych, leningradzka szkoła radzieckiej Floty Wojennej nosi dziś imię wielkiego admirała. Uczą się w niej przyszli oficerowie floty radzieckiej, zwani popularnie „nachimowcami".

Młodzi, często zaledwie dziesięcioletni chłopcy, uczą się w szkole przez kilkanaście lat, poznając od podstaw ciężką i odpowiedzialną służbę na jednostkach wojennych Floty. Uczą się tu teorii — nawigacji, locji, meteorologii, poznają teorię budowy okrętu, sygnalizację i artylerię okrętową. Równocześnie zaś zapoznają się praktycznie z okrętem, od dużych, pływających modeli począwszy, a kończąc na największych okrętach floty.

W czasie zajęć praktycznych można ich spotkać na pokładzie i w maszynowni, przy obsłudze dział czy przy sterze. Mają oni tu możność sprawdzić posiadane wiadomości teoretyczne oraz znajomość przyrządów i aparatów, zdobytą w szkolnych gabinetach i salach doświadczalnych.

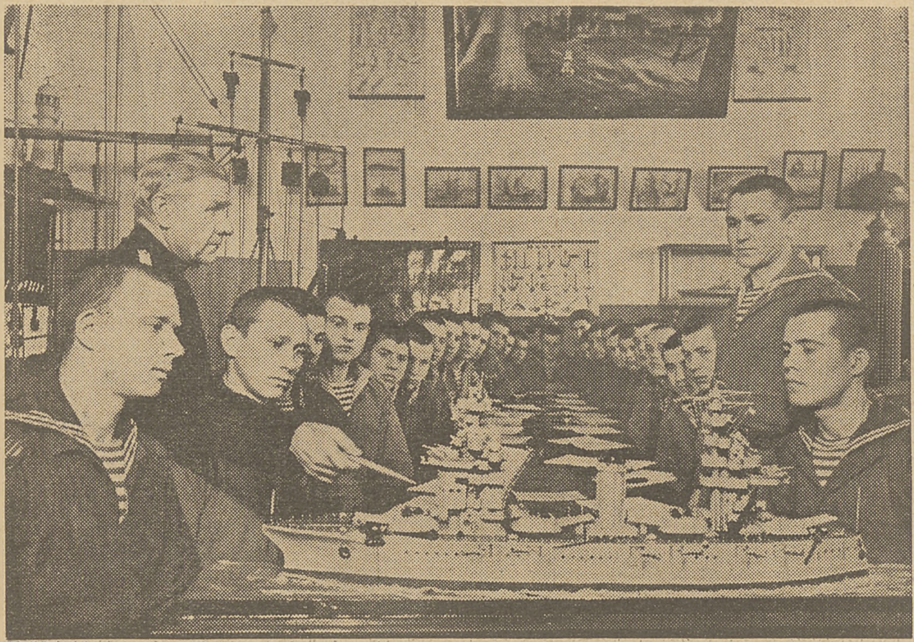
Lecz obok przedmiotów czysto fachowych, młodzi „nachimowcy" uczą się matematyki i geografii, historii, fizyki i chemii, języków obcych czy rysunku, oczywiście w zakresie szkoły średniej. Są oni także stałymi bywalcami leningradzkich teatrów i filharmonii.

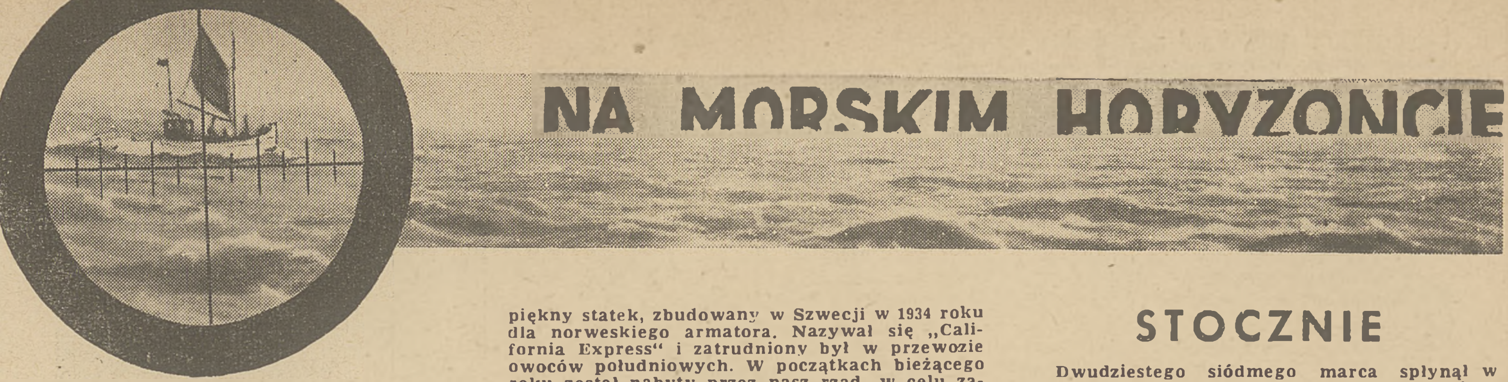
Szkoła im. Nachimowa stosuje w nauce specjalne, oparte na psychologii dzieci i młodzieży metody szkoleniowe i wychowawcze. Doskonale zaopatrzona w najnowocześniejszy sprzęt i pomoce naukowe, w modele i przyrządy okrętowe, stała się szkoła nachimowska najlepszą uczelnią tego typu nie tylko w Związku Radzieckim, ale i w świecie.

Wychowankowie szkoły nie przerywają po wejściu do służby we flocie, swego kontaktu z młodszymi kolegami. Są częstymi gośćmi w świetlicach, gdzie dzielą się z „nachimowcami" swymi doświadczeniami, opowiadając im o przebiegu służby.

Nic więc dziwnego, że szkoła im. Nachimowa, kultywatorka tradycji wielkiego admirała, jest bardzo popularna wśród społeczeństwa radzieckiego. Nic też dziwnego, że jej wychowankowie, idący ulicami Leningradu w czasie państwowych uroczystości czy defilad, są zawsze entuzjastycznie witani przez zgromadzone tłumy. Uczniowie szkoły im. admirała Nachimowa nieraz już dowiedli, że godni są tak wielkiej popularności i przywiązania.

Młodzi Nachimowcy korzystają w czasie wykładu z licznych i pomysłowych pomocy naukowych.
(fot. SIB)





NA MORSKIM HORYZONCIE

CZTERY LATA

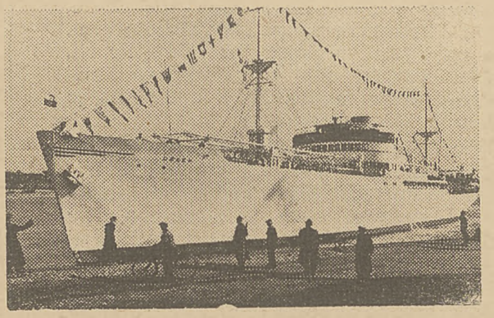
W dniu 18 marca 1945 r. oddziały Wojska Polskiego, walczące u boku zwycięskiej Armii Radzieckiej, zdobyły Kołobrzeg i dotarły do Bałtyku. W ciągu czterech lat, jakie minęły od tej historycznej daty, polska gospodarka morska zanotowała następujące ważniejsze osiągnięcia (w liczbach zaokrąglonych):

1. W PRACY PORTÓW
   a) 25.000 statków na wejściu,
   b) 40.000.000 ton przeładowanych tow.
2. W PRACY STOCZNI
   a) uruchomienie trzech potężnych ośrodków stoczniowych w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie,
   b) rozpoczęcie produkcji statków pełnomorskich.
3. W ŻEGLUDZE PEŁNOMORSKIEJ
   a) uruchomienie 12 linii żeglugi regularnej,
   b) powiększenie tonażu (nośności) polskiej floty handlowej o 70 proc.
   c) 3.500.000 ton przewiezionych towarów,
   d) 70.000 przewiezionych pasażerów.
4. W ŻEGLUDZE PRZYBRZEŻNEJ
   a) uruchomienie regularnej obsługi żeglugowej w Zatoce Gdańskiej i na Zalewie Szczecińskim,
   b) 378.000 przewiezionych pasażerów.
5. W RYBOŁÓWSTWIE MORSKIM
   a) stworzenie flotylli trawlerowej, kutrowej i łodziowej,
   b) 120.000 ton złowionych ryb,
   c) 4,7 miliarda złotych wartości połowów.
6. W SZKOLNICTWIE MORSKIM
   a) uruchomienie Państwowych Szkół Morskich w Gdyni i Szczecinie,
   b) stworzenie Państwowego Centrum Wychowania Morskiego,
   c) przeprowadzenie 70 kursów dokształcających w zawodach morskich.

Męstwu i ofiarności Żołnierza odpowiedziały wysiłki i poświęcenie Pracowników Morza Polski Ludowej. W ramach planowej gospodarki socjalistycznej, Polska Ludowa dobrze wykorzystuje odzyskane przed czterema laty rozległe wybrzeże Bałtyku, kroczące zdecydowanie na pozycję Państwa Morskiego.

STATKI i ŻEGLUGA

Światowy tonaż handlowy po raz pierwszy w historii dziejów przekroczy w bieżącym roku cyfrę 100 milionów DWT. Na 1 stycznia b. r. zarejestrowanych było na świecie 12.470 statków o nośności powyżej 100 ton, których łączny tonaż wynosił ok. 99 milj. DWT. Dalsze 12 milj. DWT znajduje się w budowie, z czego znaczna część wejdzie do służby w ciągu bież. roku.



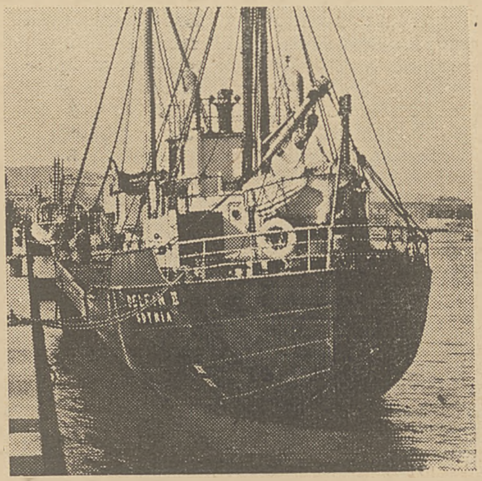
M/s „Czech"

Rozwija się pomyślnie także i Polska Flota Handlowa. Piątego kwietnia przybył po raz pierwszy do Gdyni nowonabyty przez nas motorowy chłodniowiec „Czech". Jest to niezwykle piękny statek, zbudowany w Szwecji w 1934 roku dla norweskiego armatora. Nazywał się „California Express" i zatrudniony był w przewozie owoców południowych. W początkach bieżącego roku został nabyty przez nasz rząd, w celu zastąpienia na linii do Londynu „Czecha", który zatonął na minie jesienią ubiegłego roku. Po drobnych przeróbkach na stoczni w Kopenhadze mających na celu przystosowanie ładowni do przewozu mięsa, jaj itp. artykułów stanowiących gros naszego eksportu do Anglii — m/s „Czech" przybył do Gdyni. Jeszcze przed świętami „Czech" wyruszy w swój pierwszy pod polską banderą rejs do Londynu. Pływający chwilowo na tej trasie s/s „Lublin" powróci na swoją dawną linię Gdynia — Hull, zaś zastępujący go na szlaku do Hull motorowiec „Warmia" skierowany zostanie do obsługi linii Gdynia — Antwerpia. Zwolniony w ten sposób z tego ostatniego szlaku s/s „Śląsk" — uda się na stocznię do generalnego remontu. Po remoncie „Śląsk", będący jednostką specjalnie budowaną dla nawigacji w ciężkich warunkach północnowschodniego Bałtyku — zainauguruje obsługę nowej polskiej linii żeglugowej łączącej Gdynię i Gdańsk z Tallinem, Rygą, Leningradem i Helsinkami. Nastąpić to ma w połowie maja b. r.

RYBACTWO

Okres dobrej koniunktury w połowach na całym obszarze polskiego wybrzeża trwa. Połowy są coraz obfitsze, dopisuje zarówno dorsz poławiany w ilościach od 3—5 ton na kuter dziennie, jak i łosoś, którego sezon połowów właśnie się rozpoczął.

W marcu złowiono na samym Bałtyku ok. 7000 ton ryb, co wskazuje na znaczny postęp w stosunku do lutego (ok. 3000 ton). Połowy kwietniowe będą prawdopodobnie jeszcze bardziej obfite.



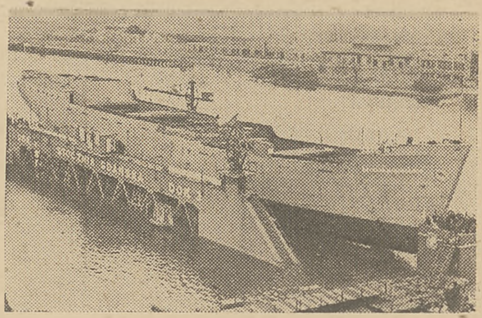
Luger „Delfin II" po przybyciu do Gdyni

Nasza flota rybacka powiększyła się ostatnio o nowoczesny lugier śledziowy „Delfin II", przybyły przed paru tygodniami z Anglii. Jest to polska jednostka przedwojenna, zbudowana w 1939 roku na Stoczni Gdańskiej a w czasie ubiegłej wojny wcielona do brytyjskiej marynarki wojennej. Po ponownej przebudowie z jednostki wojennej na rybacką — „Delfin II" został zwrócony Polsce. Spodziewane jest przybycie w najbliższym czasie do kraju kilku dalszych naszych lugrów, zwróconych ostatnio przez Marynarkę Brytyjską. Między innymi przybędzie wkrótce do Gdyni bliźniak „Delfina II" — „Delfin I". Lugry po uzupełnieniu załóg wyruszą w maju na morze Północne w celu prowadzenia połowów śledzi przy pomocy pławnic. Obok rybołówstwa łódkowego i kutrowego na Bałtyku oraz traulerowego na Morzu Północnym i Atlantyku — będziemy zatem reprezentowani również w dalekomorskim rybałówstwie pławnicowym.

W ramach akcji uniezależnienia się od zagranicy przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Dalmor" uruchomiło własną sieciarnię, która obok reperacji sprzętu rybackiego rozpoczęła produkcję całkowicie nowych włoków śledziowych, sprowadzanych dotąd z zagranicy. Włoki polskiej produkcji posiadają szereg ulepszeń, będących wynikiem doświadczeń uzyskanych przez naszych rybaków. Podstawą do produkcji nowych sieci dla naszego rybołówstwa dalekomorskiego stał się fakt uruchomienia produkcji sznurów sizalowych, przez jedną z wytwórni w głębi kraju.

STOCZNIE

Dwudziestego siódmego marca spłynął w Stoczni Gdańskiej na wodę kadłub trzeciego z kolei rudowęglowca. Decyzją Ministra Żeglugi nosi on nazwę „Brygada Makowskiego". Brygadzista Makowski syn małorolnego rolnika jeszcze do grudnia ubiegłego roku był zwykłym niterem. Zwróciwszy na siebie uwagę zdolnościami organizacyjnymi i wydajnością w pracy — Makowski został brygadzistą II oddziału niterskiego liczącego ponad 140 ludzi. Brygada Makowskiego już wkrótce wybija się na czoło wszystkich zespołów pracujących przy budowie rudowęglowców, on sam zaś zostaje zwycięzcą drugiego etapu współzawodnictwa pracy.



Moment wydokowywania „Brygady Makowskiego".

Następny — czwarty rudowęglowiec — spływa na wodę 23 kwietnia. Będzie on nosił nazwę „Wincenty Pstrowski" — na cześć zmarłego w zeszłym roku górnika, inicjatora ruchu współzawodnictwa w pracy. Na dzień święta robotniczego — 1 maja — przewidziane jest spuszczenie na wodę dwóch z serii czterech budowanych na Stoczni Gdańskiej holowników pełnomorskich oraz założenie stępek pod dwa duże motorowce drobnicowe typu „Lewant". Na bieżący rok planuje się poza tym rozpoczęcie budowy drugiego traulera dalekomorskiego oraz serii pięciu motorowców drobnicowych po 560 ton nośności, przewidzianych do obsługi regularnych połączeń bałtyckich.



Brygadier Makowski (po prawej)

Prace wykończeniowe jednostek spuszczonych już na wodę również posuwają się naprzód. M. inn. przybyła ze Śląska pierwsza maszyna parowa systemu Lentza o mocy 1300 KM — przeznaczona dla rudowęglowca „Jedność Robotnicza". Obecnie odbywa się montaż jej na statku. Pracami kieruje ekipa fachowców przybyłych z huty „Zgoda", która maszynę — pierwszą tego typu w Polsce — wyprodukowała.

ŻYCIE PORTÓW

Obroty polskich portów handlowych, pomimo niesprzyjających w dalszym ciągu warunków atmosferycznych, wyniosły w marcu 1.566.619 ton, w tym wywóz węgla osiągnął cyfrę 1.239.169 ton. Jest to rekordowa ilość, gdyż dotychczasowy największy przeładunek miesięczny węgla, (osiągnięty w lutym b. r.) wynosił „tylko" 1.175.000 ton. Zespół portowy Gdynia-Gdańsk przeładował w marcu 1.135.670 ton towarów, Szczecin wraz ze Świnoujściem — 378.570 ton, Ustka — 23.815 ton, Kołobrzeg — 16.161 ton oraz Darłowo — 12.403 tony.

SŁOWNICZEK
TERMINOLOGII MORSKIEJ
użytej w treści numeru

BANDERA: symbol państwa do którego należy dany statek. Bandera wojenna różni się przeważnie od bandery marynarki handlowej danego państwa. Banderę podnosi się na specjalnym drzewcu (flag-sztoku) na rufie statku.

BOJA: pływająca, zakotwiczona beczka przeważnie metalowa, różnej wielkości zależnie od potrzeby (do kilku ton wagi) i koloru. Boje służą do znakowania mielizn, wraków, torów wodnych, cumowania. Ważniejsze boje zaopatruje się w sygnały akustyczne (dzwony, buczki), optyczne (światła, znaki), względnie w oba rodzaje sygnałów łącznie.

DOK PŁYWAJĄCY: duża pływająca skrzynia metalowa bez ścian poprzecznych, dająca się zatapiać przez wypełnianie wodą wnętrza oraz wynurzać przez wypompowanie wody. Dok, wynurzając się, podnosi statek ponad poziom wody i umożliwia remont.

DOK SUCHY: wycięty w nabrzeżu basen z drzwiami wodoszczelnymi i ze stacją pomp. Po wejściu statku zamyka się drzwi i wypompowuje wodę. Statek siada na dnie. Po remoncie wpuszcza się stopniowo wodę do doku i statek spływa. Z chwilą wyrównania poziomów wody wewnątrz i zewnątrz, otwiera się drzwi i statek wypływa z doku.

FREGATA: trzymasztowy pełnorejowiec. Żagle rozpięte na rejach zawieszonych w poprzek masztów. (np. Dar Pomorza).

GONIOMETR: radiostacja odbiorcza zaopatrzona w kolistą antenę ramową obracającą się wokoło osi pionowej. Zależnie od ustawienia anteny otrzymujemy słabszy lub silniejszy odbiór słuchanej stacji, co pozwala nam określić kierunek na daną stację. Namiary 2 różnych stacji, dadzą nam w punkcie przecięcia pozycję statku.

JOLA: bezbalastowa łódź żaglowa małej lub średniej wielkości o przekroju poprzecznym w kształcie litery U. Najczęściej spotykany typ w sportowym żeglarstwie śródlądowym. Jolami nazywamy także małe 6—8 wiosłowe szalupy morskie.

KODFLAG: 40 kolorowych flag oznaczających, jako sygnały optyczne średnich odległości, litery i cyfry, których różne zestawy podnosi się na maszt w celu przekazywania wiadomości. Wszystkie zestawy i ich znaczenia spisuje się w księdze Cod'u, posiadanej przez każdy większy statek.

MESA: jadalnia na statku.

MONSUNY: wiatry wiejące w północnej części Oceanu Indyjskiego, spowodowane różnicą temperatur oceanu i kontynentu azjatyckiego. Latem wiatr — południowy, zimą wiatr — północny.

NAWIGACJA: umiejętność określania pozycji statku na morzu i wyznaczania drogi statku. Nawigację podzielić można na 1) nawigację terestryczną — określanie w/g znanych punktów na lądzie, 2) nawigację astronomiczną w/g położenia ciał niebieskich, 3) techniczną w/g namiarów radiogoniometrycznych specjalnych stacji radiowych, oraz w oparciu o radar i pokrewne aparaty.

OŻAGLOWANIE SLUP: ożaglowanie jednomasztowca składające się z dwóch żagli: grota i foka.

OŻAGLOWANIE ROZPRZOWE: sposób rozpinania żagla: Czworokątny żagiel przymocowany jedną krawędzią do masztu i rozpięty idącym po przekątni drzewcem — rozprzą, zaczepioną dolnym końcem o maszt.

PORT NATURALNY: port zbudowany w specjalnie dogodnych warunkach terenowych n. p. głębokie ujście rzek, naturalne zatoki itp.

PORT SCHRONIENIA: port o wygodnym położeniu, którego głównym celem jest służyć jako schronienie przed sztormem, dla wszelkiego rodzaju statków. Często nie posiadają one znaczenia przeładunkowego.

PORT SZTUCZNY: port, którego baseny wycięte są pogłębiarkami w lądzie (wewnętrzny), lub port zbudowany z mól wysuniętych w morze osłoniętych falochronami (zewnętrzny).

REDA: miejsce przed portem o dogodnym do kotwiczenia dnie. Na redzie kotwiczą statki w oczekiwaniu na wprowadzenie przez pilota do portu.

REWKA: mielizna ciągnąca się wzdłuż piaszczystych plaż w odległości kilkunastu do kilkudziesięciu mtr. od brzegu. Powstaje na skutek osadzenia piasku przez cofające się z plaży fale.

SEMAFOR: sposób sygnalizacji 2 chorągiewkami. Różne układy chorągiewek w płaszczyźnie czołowej, znaczą poszczególne litery alfabetu.

SKALA BEAUFORTA: międzynarodowa skala dla określania siły wiatrów na morzu, ułożona przez admirała francuskiego Beauforta. Podaje się ją w stopniach od 0 do 12. Przykład: SIŁA WIATRU W/G BEAUFORTA 40, średnia szybkość wiatru 6, 3 m/sek; oznaczenie słowne — umiarkowany wiatr; stan morza 3; wpływ wiatru na morze — załamujące się szczyty fal powodują słaby poszum, fale stają się dłuższe, tworzą się miejscami białe grzywy. SIŁA WIATRU W/G BEAUFORTA 100: średnia szybkość wiatru 23,3 m/sek, oznaczenie słowne — silna wichura; stan morza 8; wpływ wiatru na morze: Wysokie góry wodne z załamującymi się grzbietami, duże płaty piany układające się w gęste strzępy idące z wiatrem, morze ma wygląd biały, huk potężny i gwałtowny.

SIZAL: spreparowane włókna agawy, używane do fabrykacji lin.

SZKUNER: Żaglowiec, którego żagle rozpina się na masztach, przy pomocy 2 drzewc: gafla i bomu. Typowy szkuner posiada 2 maszty. Budowano jednak szkunery dalekiej żeglugi posiadające do 7 masztów.

SZYPER: „kapitan", (kierownik) małej lub średniej jednostki, który uprawnienia zdobył długoletnią praktyką morską, uzupełnioną kursami szyperskimi.

TRANSPORTER: taśma gumowa, poruszana przeważnie silnikiem elektrycznym służąca do przerzucania z miejsca na miejsce materiałów sypkich. Transporterami ładujemy węgiel w portach Ustka, Darłowo, Kołobrzeg.

TRAP: wszelkiego rodzaju ruchome i nieruchome schody i drabiny na statku np. sztorm trap (drabinka sznurowa), trap zejściowy (opuszczane na blokach schody zejściowe).

WRAK: kadłub statku zatopionego wystający nad powierzchnię lub znajdujący się tuż pod powierzchnią. Jeśli stanowi niebezpieczeństwo dla żeglugi, jest oznakowany boją zieloną z zielonym światłem. Statki załadowane drzewem często nie toną, jednak zdemolowane, niezdolne do dalszej żeglugi, opuszczone przez załogę i unoszone po morzu, przedstawiają niebezpieczeństwo dla żeglugi, jako wraki pływające.

ZBIORNIKOWIEC: statek przystosowany do przewożenia materiałów płynnych. Z reguły motorownię i komin posiada na rufie, żeby uniknąć przeprowadzenia wału przez zbiorniki.—



Drodzy Czytelnicy! Uprzedziliśmy już Was, że listownych informacji nie udzielamy — zaniechajcie przeto przysyłania znaczków na odpowiedź.

Pamiętajcie poza tym, że —

1) Poza wyjątkowymi wypadkami nie udzielamy indywidualnych informacji, dotyczących szkolnictwa morskiego. Wszystkie potrzebne dane znajdziecie w informatorze załączonym do bieżącego numeru „Młodego Żeglarza" oraz w miarę potrzeby — w specjalnych komunikatach i artykułach.

2) Całość tzw. akcji letniej przejęła P.O. „Służba Polsce" i PCWM prowadzi w tym roku tylko kursy eliminacyjne dla kandydatów, przysłanych przez „SP". — Kursu przygotowawczego drogą korespondencyjną, ani trzytygodniowych kursów pracy morskiej na Wybrzeżu PCWM nie prowadzi.

Z pominięciem „SP" nikt przez PCWM w zasadzie przyjmowany nie będzie.

3) Administracja „Młodego Żeglarza" mieści się w Warszawie, Al. Jerozolimskie 55. We wszelkich sprawach związanych z prenumeratą, reklamacjami itp. należy się zwracać bezpośrednio tam a nie przez Redakcję, znajdującą się w Gdyni, gdyż to przedłuża i komplikuje sprawę.

Redakcja.

Jan Wachnik, Gorzkowice. Odznaki stopni w Marynarce Wojennej podajemy na str. 5 bieżącego nru „Mł. Żeglarza". O krętom podwodnym i ich budowie poświęcimy specjalny artykuł w jednym z następnych n-rów naszego pisma. Pozdrowienia.

Wiesław Skręta, Choszczówka. O.R.P. „Grom" był kontrtorpedowcem (obecnie nazwa tej kategorii okrętów brzmi — niszczyciel). Owszem — statki „Polskiej Żeglugi Państwowej" na Wiśle utrzymują w sezonie pospieszną komunikację pasażersko-towarową na trasie Warszawa — Gdańsk.

Ryszard Zaleszczuk, Rozwadów oraz Czesław Kaiser, Skórcz-Mielinek. W sprawie założenia szkolnego Koła Ligi Morskiej zwróćcie się do Zarządu Obwodu L. M. w Waszym mieście powiatowym wzgl. bezpośrednio do Zarządu Okręgu L. M. w Waszym mieście wojewódzkim.

Zbigniew Duński, Elbląg. Owszem — wiemy, o którą piosenkę Wam chodzi (piosenka „Kapitan" z radzieckiego filmu „Dzieci Kapitana Granta"), ale — niestety — nut do niej nie mamy. Jeślibyśmy kiedyś je otrzymali — będziemy o Was pamiętać.

Marek Łubiński, Łódź. Przy egzaminach do Szkoły Jungów będzie wzięty za podstawę program matematyki przerabiany w klasach „dziewiątych", czyli program dawnych klas czwartych gimn.

Stefan Tkaczuk, Milicz. Wg. posiadanych przez nas informacji — komunikacja morska pomiędzy Gdynią i Szczecinem nie będzie w tym roku utrzymana. Ma być natomiast uruchomiona linia przybrzeżna z Gdyni poprzez Ustkę do Darłowa, przy pomocy nowej jednostki — s/s „Panna Wodna". Szczegóły jednak jeszcze nie są znane.

Irena Brzezinówna, Rzeszów. Wierszy nie drukujemy.

Hieronim Czechowski, Sława Śl. Patrz odpowiedź Bolkowi z Krakowa. Jak dotąd ukazała się po wojnie jedynie „Praktyczna Budowa Kajaka" Tadeusza Fonferki, wyd. w r. 1947 przez Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy, w ramach Biblioteki Sportowej. Cena 300 zł. Do nabycia w księgarniach.

L. Rzewuski, Wrocław. Jachtingowi zamierzamy poświęcić w znacznej mierze czerwcowy numer naszego pisma. Plany „Firecrest'a" wyślemy Wam za kilka dni pocztą. Pozdrowienia.

Jacek Kuligowski, Boniewo. Arytmograf zatrzymaliśmy w tecze redakcyjnej. Postaramy się wykorzystać go w ramach działu „Rozrywki Umysłowe", który zamierzamy wprowadzić już od następnego nru „Mł. Żeglarza".

Kamil Filipczyk, Frączków. Przepłynąć Atlantyk, a potem odbyć podróż dookoła świata wzorem Wagnera nie jest rzeczą tak prostą jak się Wam, sądząc po liście, wydaje. Na to trzeba m. in. być doświadczonym żeglarzem morskim i mieć za sobą wiele rejsów w każdą pogodę. We Frączkowie umiejętności takich nie zdobędziecie z całą pewnością. Można je zdobyć jedynie będąc na Wybrzeżu. Tylko, że u nas myśli się obecnie o konkretnej pracy na statkach, w portach — a nie o efektownych ale mało pożytecznych podróżach awanturniczych. Jacht zbliżony do opisywanego przez Was w liście kosztowałby ponad milion złotych.

I. H. D. Ż. im. M. Beniowskiego, Zbąszyń. Zwróćcie się do Polskiego Związku Żeglarskiego, Warszawa, Mokotowska 51/53 m 19.

Adam Gołębiewski, Gostynin. Odpowiedzi na Wasze wątpliwości znajdziecie na str. 3 poprzedniego numeru „Mł. Żegl.". Może jednak uda Wam się przekonać ojca, iż modelarstwo okrętowe nie jest marnowaniem czasu tylko pożytecznym zajęciem, dającym znaczne korzyści szczególnie tym, którzy tak jak Wy chcą w przyszłości poświęcić się pracy dla morza. Na pociechę wysłaliśmy Wam fotografię „Bismarcka", o którą prosiliście w liście. Pozdrowienia.

Bolek, Kraków oraz Stanisław Lipnicki, Gryfice. O żądane plany zwróćcie się do konstruktora jachtów M. Plucińskiego, Gdynia, ul. Sienkiewicza 25.

Aleksander Horawski, Bielsko. Źródeł zakupu szalupy nie znamy. Można zamówić na stoczni, ale to trwa długo i z pewnością przekroczy Wasze możliwości finansowe. Osobiście radzimy zastosować do spływu kajaki lub łodzie spływowe (np. typu podanego w 3 (9) n-rze „Żeglarza"). Wtedy naturalnie trzeba by było zrezygnować z pływania po Zatoce Gdańskiej. Zresztą, może plany odpowiedniej dla Was jednostki będzie miał konstruktor M. Pluciński, Gdynia, Sienkiewicza 25. Napiszcie do niego. Pozdrowienia.

Witold Zielony, Przegędza. Oficer-mechanik nie może zostać kapitanem statku. Węgiel jest podstawowym paliwem dla większości jednostek naszej floty. Niemniej część statków, ze względu na swój zasięg, trasę, konstrukcję itp. — musi stosować sprowadzaną z zagranicy ropę, która przewyższa węgiel m. in. pod względem wartości kalorycznych, ekonomiki miejsca, wygody oraz bezpieczeństwa użycia. Dotyczy to szczególnie jednostek obsługujących regularne linie transoceaniczne (np. do Północnej i Południowej Ameryki). Na jednostkach, na których kwestia paliwa nie odgrywa tak ważnej roli (np. na rudowęglowcach) stosowany jest bezpalacyjnie węgiel, który posiadamy w nadmiarze. Nawiasem mówiąc — węgiel na statkach jest coraz bardziej wypierany przez paliwo płynne: w roku 1914 — 89% tonażu światowego używało węgla jako paliwa, obecnie jedynie ok. 25% — reszta statków używa paliwa płynnego bądź to do silników spalinowych, bądź też do kotłów przebudowanych na opalanie ropne.

MORSKA KRONIKA „SŁUŻBY POLSCE"

OTWIERAMY MODELARNIĘ

W Krakowie uruchomiono pierwszą modelarnię przysposobienia marynarskiego. Modelarnia połączona jest z ośrodkiem szkutniczym. Poza pracami modelarskimi junacy będą wykonywać łodzie oraz naprawiać sprzęt żeglarski. Obecnie Ośrodek buduje 12 joli typu „Pionier" i 20 kajaków przeznaczonych dla warszawskich junaków przysp. mar.

BUDUJEMY MODELE

W konkursie Modelarskim Ligi Morskiej bierze udział 25 zespołów modelarskich „SP" z Białegostoku, Bydgoszczy, Gdańska, Krakowa, Olsztyna i Poznania. Junacy wykonują modele szkunerów, fregat, jachtów, okrętów jak np.: pancerniki, krążowniki i okręty podwodne, oraz statków handlowych i wiele innych.

Ponadto koledzy z Olsztyna podjęli się wykonać modele szalup używanych przez nas do szkolenia w skali 1:10.

POWSTAJĄ ŚWIETLICE

W lokalu b. Klubu Dębnickiego w Krakowie otwarto wspólną świetlicę „SP", ZMP i LK. Świetlicę odremontowali junacy Przysposobienia Marynarskiego. 16 junakom — przodownikom wręczono odznaczenia za pracę społeczną, oraz przekazano im dla świetlicy radioodbiornik i książki dla biblioteki.

Członkowie Kół idźcie za przykładem swych wyróżnionych kolegów.

JUNACZKI NA MORZE

Junaczki, pragnące zapoznać się z pracą morską, będą przyjmowane do Kół Przysposobienia Marynarskiego. W czasie lata zostanie dla nich zorganizowany specjalny żeglarski ośrodek szkoleniowy. Czekamy na liczne zgłoszenia koleżanek.

POMAGAMY KOLEGOM

Koło Przysposobienia Marynarskiego w miejscowości Stebnica woj. szczecińskiego zostało założone przez k-dta hufca gminnego „SP" ob. Czesława Bucewicza. Stebnica jest osadą rybacką położoną nad Zalewem Szczecińskim. Koło powstało przy hufcu liczącym 83 junaków, z czego 26 jest w przysposobieniu marynarskim. Siedemnastu z nich pragnie poświęcić się służbie w Mar. Woj., a reszta innym zawodom morskim. Koledzy nasi w Stebnicy prowadzą akcję propagandową i zwerbowali kilku prenumeratorów „Młodego Żeglarza" spoza własnego Koła. Własnym trudem i kosztem wydobyli i wyremontowali dwie jole i jeden jacht, ale nie poprzestają na tym i wyszukują sprzęt w terenie.

Niedługo w Stebnicy będzie kwaterowała 17 brygada z woj. katowickiego. Koledzy znad morza pragną przygotować sprzęt dla junaków, którzy morza jeszcze nie widzieli. Poza tym chłopcy ze Stebnicy postanowili łowić ryby, celem zaopatrzenia kuchni brygady.

Życzymy wam jak najlepszych wyników w nauce i pracy, a innym kolegom polecamy jako przykład godny naśladowania.

UCZNIOWIE PSM WŚRÓD JUNAKÓW

Uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej — Wydziału Nawigacyjnego w Szczecinie, doceniając akcję szkolenia junaków w przysposobieniu marynarskim, postanowili pomóc swym młodszym kolegom, prowadząc wykłady w Kołach.

Akcja ta przynosi obopólne korzyści. Junacy zapoznają się bliżej ze sprawami morskimi, a uczniowie PSM spełniają swój obowiązek społeczny.

Mamy nadzieję, że Szkoła Morska w Gdyni pójdzie za tym przykładem. —

APELE WIOSENNE

(dokończenie ze str. 10)

lisz, że to tylko my? W całym naszym Kole przeszło trzy czwarte nie umie tego lub owego. Wiesz już, dokąd zmierzam?

— Rozumiem...

— I będziesz jeszcze gadał że nie wiesz co może zrobić Koło Przysposobienia Morskiego po „apelu". Wyścig szkolenia, wyścig szko-le-nia — skandował jeden z junaków, stukając drugiego ołówkiem w nos.

— Zaraz poruszam niebo i ziemię, żeby był jak najprędzej apel w naszym Kole.

— No, dobrze, ale jaki to ma „wydźwięk" społeczny?

— Amfibia jesteś! A załóżmy, że z ciebie już marynarz, ba — nawet kapitan okrętu, wieziesz towary na eksport i...

Znowu zniżyli głos i nie mogłem dosłyszeć, co mówią. Wreszcie dobiegło mnie znów.

— ... i statek tonie dlatego, że ty okazałeś się łajzą i ofermą. A dlaczego? Przez niedoszkolenie, nie-do-szko-le-nie. Franusiu kochany — znowu stuknął kolegę w nos ołówkiem.

— Po pierwsze: masz rację, po drugie: zostaw ten ołówek. Po trzecie zaś: wyścig w szkoleniu wyścigiem w szkoleniu, ale to mało.

— Mało? A czegóż tyś chciał więcej?!

— Szkolenie jest tylko naszym obowiązkiem. Jeśli zrobimy to intensywniej — to po prostu lepiej wykonamy ten obowiązek. Będzie to miało swój skutek społeczny, oczywiście, ale...

— Rozumiem, o co ci chodzi. Apele wiosenne — jak to powiedział zresztą Komendant Główny, — nie są jedną ze zwykłych akcji, jakie dość często podejmujemy. To stała akcja — o specjalnym znaczeniu — chodzi o to, aby podwoić, potroić nasze wysiłki dla odbudowy i rozbudowy Polski Ludowej. Gdybyśmy żyli w okresie przedwojennym, czy mielibyśmy możność szkolenia się na marynarzy czy oficerów marynarki? Nie. Musimy więc przynajmniej starać się dogonić — co mówię dogonić — naśladować tych, którzy zrobili w Polsce najwięcej — przodowników klasy robotniczej...

— Mówmy konkretnie — trzeba by się podjąć wyremontowania sprzętu żeglarskiego — jolek, kajaków, żaglówek... Tego obecnie brak w całej Polsce.

— Warto by jednocześnie założyć Koło Przysposobienia Morskiego gdzieś na wsi — przecież tam są tęgie chłopaki i mogą z nich wyrosnąć dobrzy marynarze, zdolni kapitanowie naszej floty. A wtedy można by to połączyć z twoim pomysłem wycieczki Wisłą do Gdańska tylko, że pod hasłem „wzdłuż całej Wisły — Koła Przysposobienia Morskiego na wsiach!"

— No, ale nie fantazjujmy. Czas już na zbiórkę. Dziś będziemy ćwiczyć węzły — dobre wykonanie to nasz pierwszy krok w „wyścigu szkolenia".

Obaj junacy wstali i wyszli. W świetlicy słychać już było tylko brzęczenie pierwszych, wiosennych much.

Jerzy Zieleński

JUNACY „SP" STOCZNI GDAŃSKIEJ ROZUMIEJĄ SWE ZADANIA

„Apel Wiosenny" młodzieży gdańskiej zmobilizował ją do jeszcze bardziej wydajnej pracy dla kraju, niż to miało miejsce dotychczas.

— „Zdwoimy nasze wysiłki w pracy, podniesiemy poziom wychowania ideologicznego w swych szeregach. Pomożemy w przedterminowym wykonaniu remontu s/s „Panna Wodna" i przerobimy go ze starego wraku na nowoczesny statek pasażerski. Pomożemy w przedterminowym przygotowaniu do wodowania czwartego rudowęglowca. Dla uczczenia wielkiego 1-Majowego święta, dokonamy założenia dwu stępek pod „Lewanty", dwu stępek pod trawlery, oraz rozpoczynamy równocześnie przedterminową seryjną budowę stalowych kutrów".

DZIEŃ 1 MAJA — ŚWIĘTEM CAŁEGO NARODU!

Za junakami — stoczniowcami gdańskimi nie pozostaje w tyle hufiec Gimnazjum i Liceum Energetycznego w Gdańsku.

Junacy tego hufca zobowiązali się w toku tegorocznych prac dorywczych już na dzień 1 Maja oddać do użytku remontowane boisko sportowe.

W czasie wakacji młodzież ta zelektryfikuje 4 wsie w pow. kartuskim.

„Ta cząstka naszej pracy niechaj będzie dowodem, że w pełni solidaryzujemy się z młodzieżą demokratyczną całego świata, że razem z klasą robotniczą pracujemy nad budową Polski, sprawiedliwości społecznej, że stoimy twardo w szeregach bojowników o pokój".

WŁĄCZAMY SIĘ DO CZYNU 1-MAJOWEGO!

Zebrana na „Apelu Wiosennym" młodzież ZMP i SP powiatu Zawierciańskiego z radością przyjęła projekt uczczenia zbliżającego się dnia 1 Maja — wzmożoną pracą i nauką w hufcach i zakładach fabrycznych.

Postanowiła więc uruchomić 5 nowych świetlic „SP" na terenie powiatu, zorganizować 11 kursów dla analfabetów, odremontować drogę z Zawiercia do Poręby i z Niegowej do Tomiszowic, oraz wybudować radiowęzeł, o łącznej długości 20 km. kabla.

Dając dowód swej pełnej świadomości społecznej, młodzież wzywa sąsiadujące z ich terenem hufce do współzawodnictwa.

5 MILIONÓW ZŁOTYCH OSZCZĘDNOŚCI!

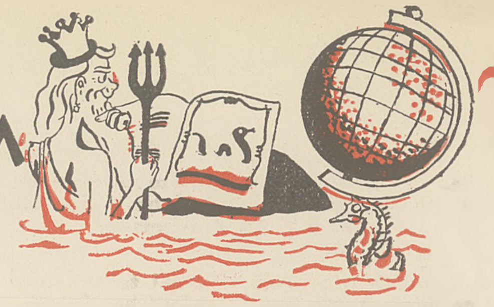
Dla uczczenia święta 1 Maja młodzież „SSP" hufców fabrycznych, szkolnych i wiejskich pow. Żywiec zobowiązała się na ten dzień zorganizować świetlicę, oraz przygotować boisko sportowe.

Ponadto junacy „SP" w związku z przedterminowym wykonaniem Państwowego Planu 3-letniego zobowiązali się dać Państwu 24 950 junako/dni pracy na zalesianie nieużytków rolnych, w odbudowie dróg, w pracach melioracyjnych. Tym sposobem junacy zaoszczędzą Państwu ogólną sumę 4 990 000 złotych.

Wydaje: Komenda Główna PO „Służba Polsce" przy współudziale PCWM, Marynarki Wojennej i Ligi Morskiej. Redaguje: Zespół redakcyjny. Adres Redakcji: Gdynia, A. Zjednoczenia 3, tel. 16-20.

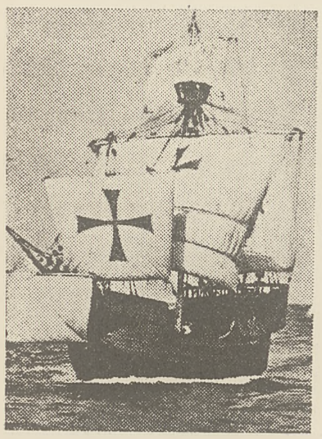
Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55, Konto PKO, Warszawa Nr I — 5568.

Archiwum Neptuna



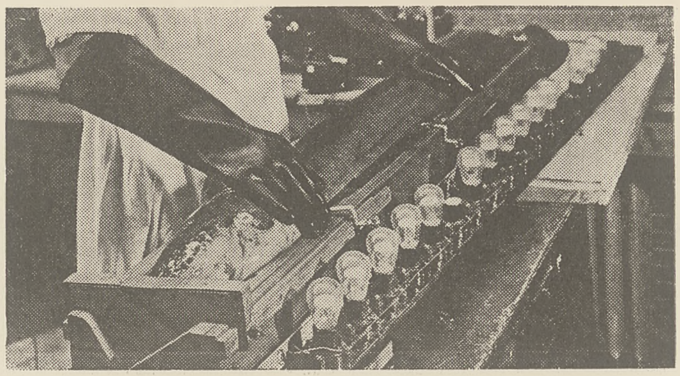
Gdyby Kolumb miał fotografa...

...z pewnością byłby zadowolony z tak pięknego zdjęcia swojej flagowej jednostki — karaweli „Santa Maria". Ale Kolumb, jak wiadomo, fotografa nie miał, a zdjęcie poniższe zostało wykonane przed miesiącem w czasie nakręcania filmu pt. „Krzysztof Kolumb".



Widoczny na zdjęciu statek, jest wiernym sobowtórem autentycznej „Santa Marii" skonstruowanym na podstawie zachowanych opisów i rycin, specjalnie dla filmu. Ma on podobnie jak i prawdziwa „Santa Maria" — 173 tony wyporności, 23 m długości i 7,6 m szerokości. Wysokość głównego masztu wynosi 21 m.

RYBA-ELEKTROWNIA



Południowo - amerykańska odmiana węgorza posiada organa elektryczne, będące akumulatorem prądu o napięciu ok. 600 volt, wystarczającym do jednoczesnego zapalenia 200 lamp neonowych. Moc prądu wynosi ok. 200 watt a maksymalne natężenie ok. 1 ampra.

WIELORYB w GDYNI

„...Na północnym krańcu Głębi Gdańskiej rybacy gdyńscy złowili ogromny okaz wieloryba. Połów miał przebieg niezwykle dramatyczny. Rybacy spokojnie łowili dorsze kiedy nagle zauważyli fontannę tryskającej wody. W kilka chwil później wieloryb dostał się do sieci, które zniszczył całkowicie. Oplątały go one jednak w taki sposób, że nie mógł się wydostać na powierzchnię i udusił się pod wodą. Rybacy przeżyli niesamowite chwile. W pewnym momencie wieloryb dostał się pod jeden z kutrów i o mało go nie przewrócił. Po wielu trudnościach wieloryb przyholowany został do Gdyni i złożony na brzegu przy Bulwarze Szwedzkim..."

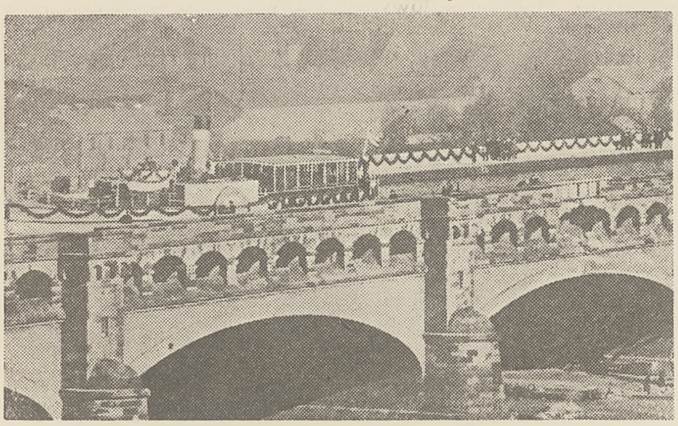
Uwierzyliście? Tak? — No, to daliście nabrać się na kawał. Zresztą nie tylko Wy. Powyższa notatka ukazała się 1 kwietnia w prasie Wybrzeża jako żart prima-aprilisowy. I wyobraźcie sobie — pomimo jej mało subtelnego charakteru — całe tłumy gdynian wędrowały nad morze by ujrzeć owego ogromnego wieloryba.

Jeszcze więcej osób nabrało się na notatkę donoszącą, że przedsiębiorstwo żeglugowe GAL uruchamia kursy przeszkolenia marynarskiego dla kobiet. Jako statek szkolny, miał być jakoby przeznaczony s/s „Beniowski".

Liczne poważne zgłoszenia kandydatek na marynarzy — świadczyły, iż kobiety wielką mają ochotę wydrzeć mężczyznom wyłączność i w tym — jednym z nielicznych już — czysto męskim zawodzie.

Stosunkowo najmniej osób oszukała notatka o bezpłatnym rejsie wycieczkowym nowego statku żeglugi przybrzeżnej — s/s „Panna Wodna". Na punkt zborny na molo sopockim zgłosiło się kilkunastu zaledwie amatorów podróży — niepewnie zresztą spoglądających na wzburzone tego dnia morze. Na szczęście dla nich, prima-aprilisowy rejs nie doszedł oczywiście do skutku.

CO U LICHA? STATKI PŁYNĄ PO MOŚCIE?



To nie żaden prima - aprilis. Zdjęcie jest autentyczne. Przedstawia ono jeden z ciekawszych wyczynów techniki: wiadukt wodny umożliwiający bezkłopotliwe skrzyżowanie sztucznego kanału z rzeką. Górą po moście przechodzi kanał, rzeka zaś płynie normalnym swym korytem, poniżej.

WYSPA CZY PÓŁWYSEP...

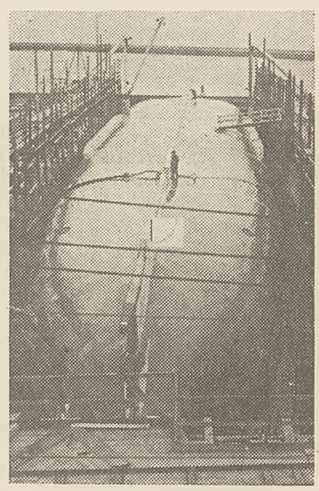
...zastanawiali się mniej więcej sto lat temu znani podróżnicy francuscy, angielscy i rosyjscy, patrząc na ówczesną mapę Sachalinu i na deltę Amuru. Laperouse, Brayton i Krusenstern byli zdania, że Sachalin jest półwyspem.

Dopiero jednak G. I. Newelski, znany podróżnik rosyjski, stwierdził, że Sachalin, to wyspa. Oto wypłynął on 2 września 1848 roku z Kronsztadtu z ładunkiem towaru dla portu Pietropawłowsk na Kamczatce, gdzie przybył w maju 1849 roku. Wiedziony chęcią rozwikłania zagadki Sachalinu, udał się tam, po wyładowaniu towarów.

Newelski zbadał wówczas nie tylko cieśninę, ale i całą deltę Amuru, stwierdzając ponad wszelką wątpliwość, że Sachalin nie posiada połączenia z deltą. W ten sposób „półwysep" Sachalin został ostatecznie wyspą, którą jest po dzień dzisiejszy.

Do góry dnem

Jednym z dziwolągów minionej wojny były statki konstruowane z... żelbetonu. Z takiego samego żelbetonu z jakiego buduje się duże budynki. Przyczyną tego zjawiska był brak stali okrętowej, zwłaszcza u Niemców.

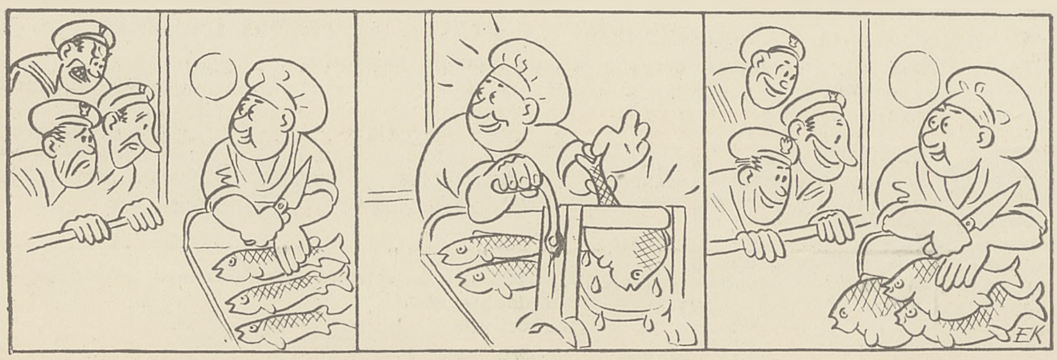


Żywot statków żelbetonowych był bardzo krótkotrwały i można je było używać jedynie na wodach portowych i przybrzeżnych. Żelbeton bowiem — mało elastyczny — pękał na większej fali a nowstałe w kadłubie szczeliny były prawie niemożliwe do naprawy.

Statek żelbetonowy konstruowano zazwyczaj w suchym doku, do góry dnem (patrz zdjęcie). Następnie wmontowywano w kadłub prowizoryczne zbiorniki, wydokowywano i obracano w wodzie do normalnej pozycji. Z kolei przystępowano do wykańczania kadłuba i wyposażania go.

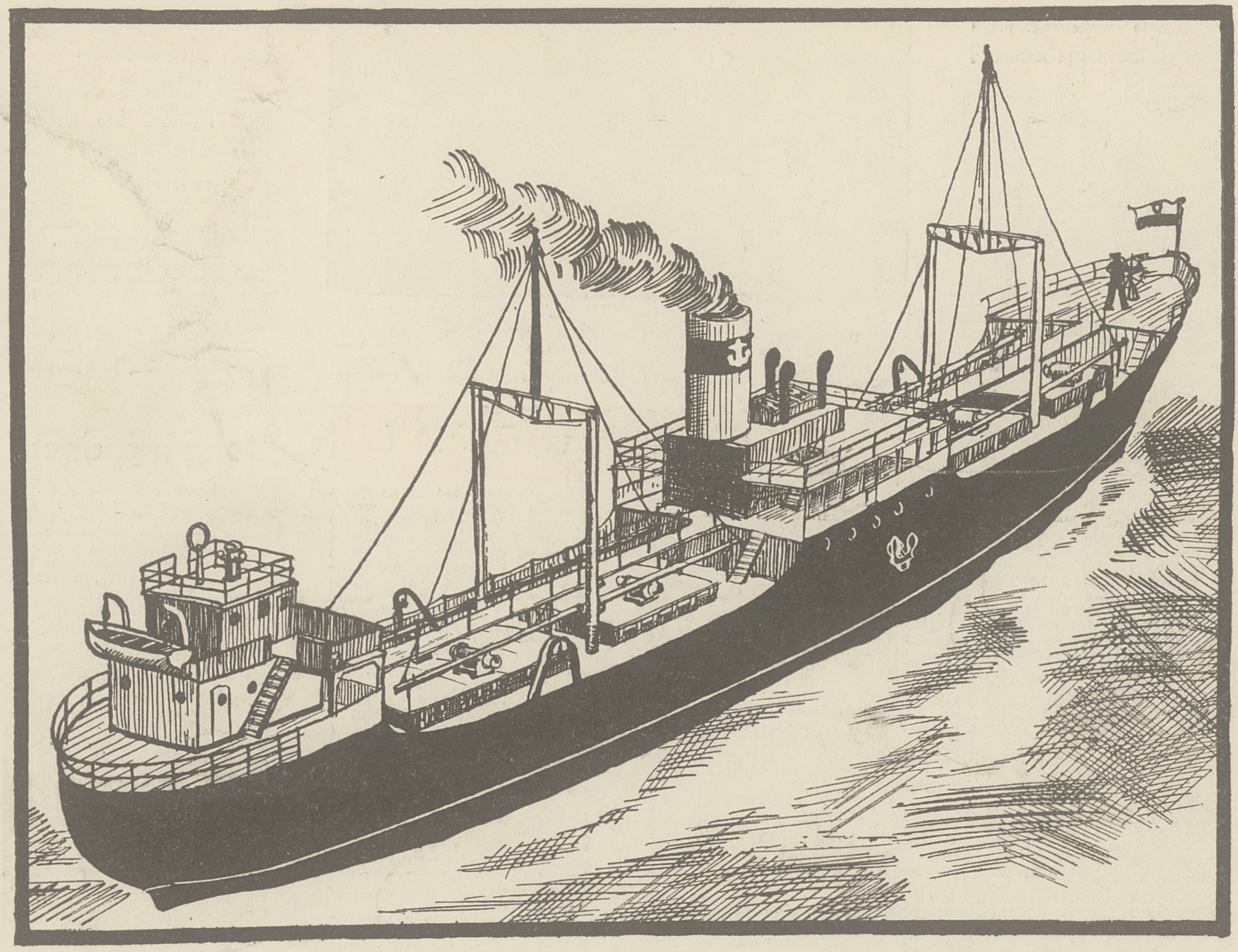
Podczas wojny duża stocznia statków żelbetonowych znajdowała się w Darłowie. Pozostały po niej dwa suche doki, które po odbudowie mają być wykorzystane do celów remontowych.

CO ROBI KUCHARZ, GDY ZAŁOGA NIE LUBI DORSZY...



Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 360.— zł, półroczna — 180.— zł, kwartalna — 90.— zł.
Fot.: WAF, SIB, K. Komorowski, E. Zdanowski, S. Izdebski, Z. Kosycarz, A. Pluciński. Rękopisów nie zamówionych Redakcja nie zwraca. — Druk. w Z.G. „P.W." Nr 4 w Gdyni Nr 532. Klisze wykonano w Zakl. Graf. „P.W." w Gdyni. W-17331

MORSKI KONKURS SPOSTRZEGAWCZOŚCI



Przed kilkoma dniami nasz redakcyjny rysownik udał się do portu, aby przyjrzeć się jego pracy. Zawędrował do Kapitanatu Portu i stanąwszy na nabrzeżu, zaczął obserwować wchodzące i wychodzące statki, ba, zaczął nawet jeden z nich rysować.

Statek ten był przez holowniki przeholowywany z basenu do basenu, obracany raz dziobem, raz rufą do patrzącego, w dodatku opodal przechodziły inne jednostki, toteż do rysunku wkradło się SZEREG BŁĘDÓW.

Redakcja stwierdziła, że jest ich DZIESIĘĆ, lecz wobec różnicy zdań co do ich rodzaju i umiejscowienia na rysunku, postanowiliśmy poprosić WSZYSTKICH NASZYCH CZYTELNIKÓW O ROZWIKŁANIE TEJ SPRAWY.

Rysunek przedstawia parowiec towarowy, a błędy istnieją w jego konstrukcji i wyposażeniu. NALEŻY JE WIĘC STWIERDZIĆ, NIE WYLICZAJĄC EWENTUALNYCH BRAKÓW W WYPOSAŻENIU ITP.

Przed przystąpieniem do rozpatrywania błędów, radzimy zapoznać się z rysunkami i fotografiami statków, jakie zamieściliśmy w dwóch poprzednich numerach „Młodego Żeglarza", a wtedy rozwiązanie nie będzie trudne. Pozostanie Wam tylko WYLICZYĆ JE, WRAZ Z KRÓTKIM UZASADNIENIEM, NA KARTCE POCZTOWEJ I WYSŁAĆ POD NASZYM ADRESEM DO DNIA 10 MAJA BR. Obowiązuje oczywiście data stempla pocztowego.

Za trafne rozwiązania przeznaczyliśmy następujące nagrody:

I. – 3-dniowy bezpłatny pobyt w Gdyni i Gdańsku połączony ze zwiedzeniem portów i 24-godzinnym wyjazdem kutrem rybackim na połów oraz książki morskie wartości 1000 – zł

II. – Książki morskie wartości 3000 – zł

III. – Książki morskie wartości 2000 – zł

IV.-X. – " " " 1000 – zł

XI.-XXV. – Roczna bezpłatna prenumerata „Młodego Żeglarza".

A więc do dzieła!

Czekamy Waszych odpowiedzi!!!